وسائط النقل في العراق القديم

رسالة تقدم بها

ياسر هاشم حسين علي الحمداني

إلى

مجلس كلية الآداب في جامعة الموصل

وهي جزء من متطلبات نيل شهادة الماجستير

في

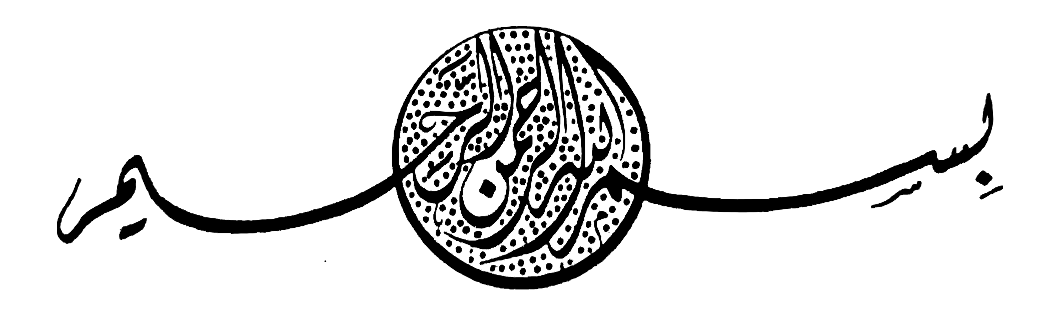
التاريخ القديم

بإشراف

الأستاذ المساعد

الدكتور حسين ظاهر حمود

١٤٢٣ هـ   ٢٠٠٢ م



﴿وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لا تَعْلَمُونَ﴾

(سورة النحل/ الآية ٨)

﴿وَسَخَّرَ لَكُمُ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمُ الأَنْهَارَ﴾

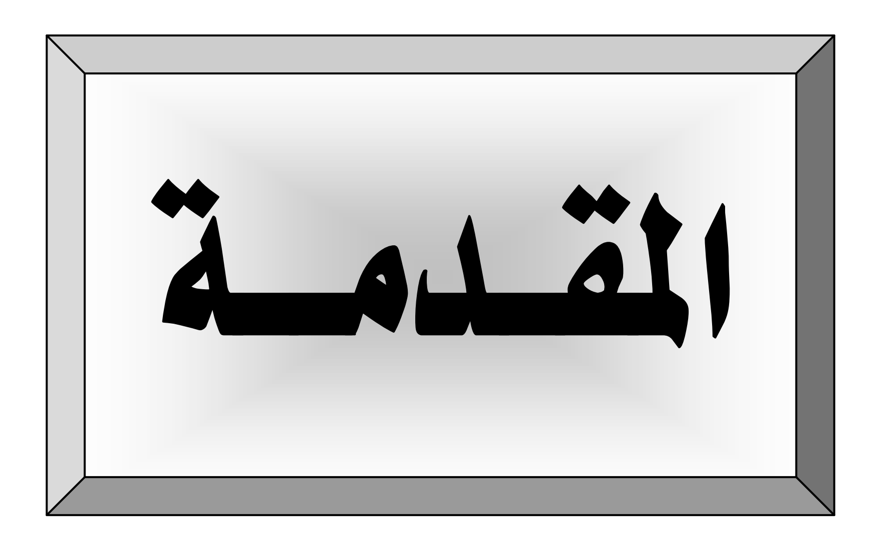
(سورة إبراهيم/ من الآية ٣٢)

صدق الله العظيم

المختصرات

Abbreviation

AHw	Vonsoden, W.: Akkadisches Handworterbuch, (Wiesbaden , 1972) .
ANET	Ancient Near Eastern Texts Relating to The Old Testament, E.d , Pritchard , J.B .(New Jersey,1969).
ARAB	Luckenbill, D.D.: Ancient Records of Assyria and Babylonia, Vol 1,2, New York , I, 1926; II, 1927.
ARI	Grayson, A.K.: Assyrian Royal Inscriptions, Vol. 2, (Wiesbaden, 1976).
BL	Driver, G.R and Miles, J.C.: The Babylonian Laws, (Vol.1 , Oxford, 1952; Vol .2, Oxford, 1955).
CAD	Oppenheim , A.L . : and Others : The Assyrian Dictionary of The Oriental Institute of The University of Chicago , (Chicago , 1956).
Iraq	British School of Archaeology in Iraq, London.
JCS	Journal of cuneiform Studies (New Haven).
JNES	Journal of Near Eastern Studies, (Chicago)
LE	The Laws of Eshnunna .
MDA	Labat, R.: Manual D'epigraphie Akkadinne, (Paris,1952)
MSL	Landsberger, B. : Meterialien Zum Sumerischen Lexikon, (Roma, 1957).
OIP	Oriental Institute Publications, (Chicago, 1943).
RIMA	Grayson, A.K. : The Royal Inscription of Mesopotamia Assyrian Periods , Vol.3 , (Toronto,1996).
SAA	State Archives of Assyria , (Helsinki , 1987).
Sumer	Journal of Archaeology and History in Iraq, (Baghdad).


المقدمة

بسم الله الرحمن الرحيم

تُعد وسائط النقل عاملاً رئيساً وحيوياً في تطور حضارة الانسان في أي بقعة من بقاع العالم ، فمن خلال دراسة تطور حركة النقل ووسائطه عبر العصور ، يتبين ان الانسان حاول منذ البدء، تطوير وسائط نقله ابتداءاً من استخدامه وسائل بسيطة ، كالالواح الخشبية الطافية على المياه.

ثم تطور إلى استخدامه القوارب والسفن والاكلاك والقفف فيما يخص النقل المائي ، اما النقل البري فقد استخدم الانسان الحيوانات وسائط نقل له ، ومنها الثيران والحمير والبغال والجمال ، فضلا عن ابتكاره للعجلة والتي بدورها مهدت له الطريق لتصنيع العربات التي استخدمها وسيلة للنقل .

وبمرور الزمن توصل الانسان في العصور الحديثة إلى ابتكار وسائط نقل متطورة جدا ، تتمثل بالقطارات والسيارات ومن ثم الطائرات ، فضلا عن منظومات الدفع الصاروخي التي نقلت بدورها الإنسان إلى الفضاء الخارجي ... ، وما زالت الجهود العلمية للانسان دؤوبة من اجل تطويرها نحو الاحسن .

وهكذا ادرك الإنسان بتعاقب العصور ان رفاهية حياته ترتبط بتطوير وسائط النقل والاهتمام بحركة التنقل وعملياته .

ومن هنا جاء اختيار هذا الموضوع للدراسة ، اذ يُعد من الموضوعات المهمة في الدراسات الاثارية والتاريخية القديمة ، ولا سيما وان معظم ما تناوله الباحثون كان يقتصر على دراسة جوانب معينة منها من دون التعمق في تفصيلاتها الواسعة من حيث نوعياتها واستخداماتها وتطورها في العراق القديم سواءاً ما يخص منها النقل النهري أم البري .

قسمت الدراسة على اربعة فصول ، **فالفصل الاول** ضم ثلاثة مباحث رئيسة تناول المبحث الاول عرضاً شاملاً عن طبوغرافية ارض الرافدين ، من حيث مظاهر البيئة الطبيعية والظروف المؤثرة فيها وعن نهري دجلة والفرات ، فضلا عن الموقع التجاري للعراق بالنسبة للبلدان المجاورة ، اما المبحث الثاني ، فقد كرس للبحث عن الطرق والمسالك ولما لها من اهمية كبيرة في تسهيل حركة التجارة والنقل في بلاد الرافدين ، اما المبحث الثالث فقد تم

في هذا المبحث شرح اهمية وسائط النقل البرية والنهرية وما لهذه الوسائط من أهمية كبيـــرة في حياة العراقيين القدماء .

اما **الفصل الثاني** ، فقد تناول شرح كل واسطة من وسائط لنقل البرية كلا على انفراد من حيث تسميتها واصل وجودها في العراق القديم ، استناداً إلى المخلفات الاثرية فضلا عـــن استخداماتها في مجالات الحياة المختلفة آنذاك .

وتناول **الفصل الثالث** دراسة وسائط النقل النهرية ، حيث تم فيه شرح كـــل واســـطة نهرية على حدة من حيث تسميتها واصل نشوئها في العراق القديم ، استناداً إلـــى المخلفـــات الاثرية ، فضلاً عن بيان اهمية استخدام كل واسطة نهرية سواءاً في السلم أم الحرب .

وكرس **الفصل الرابع** وهو الاخير لدراسة اجور وسائط النقل فـــي ضـــوء القـــوانين العراقية القديمة ، إذ قُسم الموضوع على قسمين ، قسم تناول اجور وسائط النقـــل البريـــة ، والقسم الآخر تناول أجور وسائط النقل النهرية ، فقد تم الاعتماد على دراسة القوانين العراقية القديمة ، كقانون لبت عشتار وقانون إشْنونا وقانون حمورابي ، فضلا عـــن دراســـة بعـــض النصوص ومنها العقود والرسائل التي كان لها صلة مباشرة بموضوع أجور وسائط النقل .

ولا بد من الاشارة إلى بعض المصاعب التي واجهت الباحث خلال اعـــداد البحـــث ومنها صعوبة الحصول على بعض المصادر التي تخص الموضوع ولا سيما من خارج القطر بسبب الحصار الجائر المفروض على قطرنا الحبيب المجاهد الصابر .

ومن المصادر التي افادتنا في هذه الدراسة إلى درجة وردت فيها معلومات قيمة عـــن موضوع البحث ومنها دراسة الباحث:

- Salonen, Armas : Dielandfahrzeuge Des Alten Mesopotamien , Helsinki .1951 .
- Salonen, Armas : Hippologica Accadica , Helsinki ,1955.

فضلا عن دراسة Luckenbill , D,D المعنونة بـــ :

-Ancient Records of Assyria And Babylonian Vol. 1,2. (New York, 1926)

فضلاً عن العديد من المصادر والمقالات الاجنبية والعربية ذات العلاقـــة بموضـــوع الدراسة .

وفي النهاية أتمنى ان اكون قد وفقت في اعداد هذه الدراسة بالشكل المطلوب وأامْـــل ان تضاف إلى الدراسات الاثرية والتاريخية السابقة وتفيد المهتمين بهذه الحقبة وتســـد حاجـــة المكتبة العربية إلى مثل هذه الدراسات .

وفي الختام فان واجب الشكر والعرفان يدعوني إلى تقديم شكري العميق إلى استاذي المشرف د.حسين طاهر حمود ، الذي تفضل بالاشراف على هذه الدراسة وكان لجهوده وتوجيهاته القيمة الاثر الكبير في تقديم هذه الدراسة وانجازها ، كما اقدم شكري إلى الاساتذة الذين قدموا لي التوجيهات والارشادات المفيدة خلال مرحلة الدراسة ، ومنهم : أ.د. عامر سليمان و أ.د. علي ياسين الجبوري و أ. د. احلام سعد الله الطالبي والاستاذ خالد سالم اسماعيل ، فجزاهم الله عني الف خير .

... والله ولي التوفيق ...

الفصل الاول
النقل في العراق القديم

المبحث الاول : المهاد الجغرافي
- اقليم السهل الرسوبي
- اقليم المنطقة المتموجة (شبه الجبلية)
- اقليم الهضبة الصحراوية
  أ. هضبة الجزيرة
  ب. هضبة البادية الغربية (بادية السماوة)
- اقليم المنطقة الجبلية
- نهر دجلة
- نهر الفرات

المبحث الثاني: الطرق والمسالك :
- الطرق البرية :
- الطرق النهرية :

المبحث الثالث: اهمية وسائط النقل :
- اهمية النقل البري :
- اهمية النقل النهري :

المبحث الاول : المهاد الجغرافي :

يستدعي منهج هذا البحث تقديم المامة سريعة عن جغرافية ارض العراق من حيث الموقع الجغرافي والطوبوغرافية او (طبيعة التضاريس والمناخ) فيها قبل عرض دراسة وسائط النقل واهميتها ، فمن المعروف ان البيئة الطبيعية التي عاش فيها الانسان في العراق القديم هي التي حددت مسيرته الحضارية عبر العصور المختلفة ومنها نشاطاته المختلفة التي مارسها عبر تاريخه الطويل التي ترتبط بدرجة كبيرة بالتضاريس والمناخ ومسارات الانهار وخطوط توزيعها ، فهذه العوامل مجتمعة هي التي تحدد بصورة عامة حركة النقل ووسائطها عبر المناطق الداخلية والخارجية[١] .

ان سطح العراق يتباين بشكل كبير من الشمال الى الجنوب ومن الشرق الى الغرب فتضم اراضيه مناطق سهلية وصحراوية ، وجبلية فضلاً عن وفرة المياه التي تعددت مصادرها ومن ذلك النهران العظيمان دجلة والفرات وروافدهما التي ساعدت على تسهيل حركة النقل النهري بين مدن العراق القديمة شمالا وجنوبا[٢] .

لقد اكتسب العراق موقعاً جغرافياً متميزاً ، اذ يقع في قلب العالم القديم والمتمثل باقطار الشرق الادنى القديم[٣] ، فهو يقع في الجزء الجنوبي الغربي من قارة اسيا[٤] ، ويبدو ان وقوعه بين بحرين عظيمين "البحر الاعلى" أي المتوسط و "البحر الاسفل" أي الخليج العربي كان له اثره في توسيع نشاطات حركة النقل والاتصال الدائم بين سكان العراق القديم وشعوب البلدان المجاورة والبعيدة[٥] (ينظر خارطة الموقع رقم -١-) .

وكان لهذا الموقع اهميته الكبيرة ولا سيما لحركة التجارة وخطوط مواصلاتها الرئيسة، فقد مكنت وسائل النقل من تأمين الاتصال مع سائر البلدان المحيطة وتسنى للسكان

---

(١) الانصاري ، يوسف : جغرافية البيئات الطبيعية ، القاهرة ، ١٩٧٣ ، ص٧-٨.

(٢) الخاتوني ، عبد العزيز الياس سلطان : علاقات العراق القديم ببلاد عيلام حتى سنة ٦٣٩ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ١٩٩٦، ص١٥.

(٣) المصدر نفسه ، ص٨.

(٤) باقر ، طه : مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة ، ج١، ط١، بغداد ، ١٩٧٣ ، ص٢٠ .

(٥) عبد الواحد ، فاضل وسليمان ، عامر : عادات وتقاليد الشعوب القديمة ، بغداد ، ١٩٧٩ ، ص٧ .

معرفة ما تمتاز به بيئتها من موارد تجارية وما تفتقر اليه البلاد ، فكان ذلــك دافعــاً مهمــاً للاهتمام بشؤون النقل والتجارة وتنظيم حركتها وتسهيلها[١] .

تشغل ارض العراق[٢] مساحة جغرافية واسعة تمتد من رأس الخليج العربــي جنوبــا وحتى منطقة السلاسل الجبلية الشاهقة شمالا وتدور على محور طولي يبلغ نحو(١٢٠٠) كم ، وتحيط بهذا الموقع الجبال من جهتي الشمال والشرق وتكون حدوداً طبيعية لهــا مــع بــلاد الاناضول وايران اما من الجنوب والغرب فتحدها اراضي الجزيرة العربية وسوريا ، وابــرز ما يميز المنطقة من الناحية الطوبوغرافية ، اختراق نهري دجلة والفرات من الشــمال الــى الجنوب[٣] .

وتشير نتائج الزيارات الجيولوجية والتحريات الاثرية الى اســتقرار احــوال البيئــة الطبيعية في العراق نسبيا وعدم تعرضها الى التغير الجذري منذ حــوالي (١١) الــف ســنة باستثناء ما طرأ على السهل الرسوبي ، فقد عاش الانسان في هذا الجزء من العالم القديم منــذ ذلك التاريخ في ظروف بيئية شبيهة بأحوال الحياة الحاضرة فهيئة معالم السطح او تضــاريس الارض بقيت على حالها لحد الان من دون تغيير كبير[٤] . ويمكن تقسيم ارض الرافدين على اربعة اقاليم طبيعية هي : السهل الرسوبي والمنطقة المتموجة والمنطقة الصحراوية والمنطقة الجبلية[٥].

---

(١) الهاشمي ، رضا جواد : "تجارة القوافل في التاريخ العربي القديم" ، بغــداد ، ١٩٨٤ ، معهــد البحــوث والدراسات العربية ، ص١٣-١٤.

(٢) استخدم الباحثون تسميات مختلفة للدلالة على ارض العراق ، كما استخدمت تسميات متعددة في التاريخ القديم للدلالة على اراضي العراق او جزء منها ، فقد استخدمت تسمية بلاد سومر منذ اواخر عصر فجر السلالات للدلالة على اقصى جنوبي العراق ، كذلك استخدمت مصطلح بلاد اكد الذي كان يشير الى القسم الاوسط منه ، وورد مصطلح بلاد بابل (الذي كان يضم بلاد سومر واكد) للدلالة علــى القســم الاوســط والجنوبي من العراق ، اما تسمية بلاد اشور ، فهي التسمية التي كانت تدل على القسم الشمالي من العراق ويستخدم الباحثون حاليا تسمية العراق القديم وهي تسمية دقيقة تاريخياً وجغرفيًا وتؤكد ارتباط مــا فــي العراق العريق بحاضره الزاهر، حول تفصيل ذلك ينظر: سليمان ، عامر ، العراق في التاريخ القديم ، الجزء الاول ، موجز التاريخ السياسي ، الموصل ، ١٩٩٢، ص١٦-١٧ .

(٣) حمود، حسين ظاهر : التجارة في العصر البابلي القديم ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كليــة الاداب، جامعة الموصل ، ١٩٨٥، ص٤-٥ .

(٤) المصدر نفسه ، ص٥ .

(٥) الطائي ، محمد حامد : "تحديد اقسام سطح العراق" ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، العدد٥، ١٩٦٩، ١٩٦٩، ص٢٧ .

ـ اقليم السهل الرسوبي :

يعد السهل الرسوبي من اهم الاقاليم اذ شهد هذا السهل قيام اقدم الحضارات الانسانية العريقة فيه حتى الان وذلك خلال الالف الرابع ق.م ، ويشمل السهل الرسوبي المنطقة المحيطة بضفاف نهري دجلة والفرات والممتد بين مدينة سامراء – بلد على نهر دجلة. ومدينة الرمادي – هيت على نهر الفرات شمالا ، والى الخليج العربي جنوبا ، وتقدر مساحته بخمس مساحة العراق اليوم او ما يساوي (٩٣.٠٠٠) كيلو مترا طولاً و (٢٥٠) كيلو مترا عرضاً وبأتجاه شمالي غربي – جنوبي شرقي ، ويحد هذا السهل ايران من جهة الشرق والهضبة الصحراوية من حهة الغرب[١] .

ويمتاز اقليم السهل الرسوبي بأنبساطه وانخفاضه وينحدر بشكل تدريجي نحو الجنوب الشرقي[٢] ومما زاد من اهمية الاقليم هو انه يجري فيه النهران الخالدان دجلة والفرات[٣]، واللذان شيدت على ضفافهما معظم المدن السومرية القديمة ، فقد قام هذان النهران بدور كبير في عملية النقل من الشمال والى الجنوب وبالعكس لاسيما وانه كان لهذا السهل مكانة تجارية متزايدة في العصور جميعها ، اذ اتاح أنبساط الارض فيه سهولة حركة التجارة عبر طرق المواصلات النهرية والقنوات المتفرعة منها[٤] .

وتنتشر في القسم الجنوبي من هذا السهل ايضا الاهوار والمستنقعات وتتركز حول مدن العمارة والناصرية والبصرة[٥] .

---

(١) الخلف ، جاسم محمد : محاضرات في جغرافية العراق الطبيعية والاقتصادية والبشرية ، القاهرة ، ١٩٥٩، ص٣٨-٤١ .

(٢) شريف ، ابراهيم : الموقع الجغرافي للعراق واثره في تاريخه العام حتى الفتح الاسلامي ، ج١، بغداد ، د.ت ، ص١٥ .

(٣) اذ يقترب مجرى هذين النهرين من بعضهما عند مدينة بابل الا انهما يبتعدان عن بعضهما ليلتقيان في النهاية عند " القرنة " على بعد ستين ميلا شمال البصرة لتكوين شط العرب الذي لم يكن موجودا في العصور القديمة ، عن ذلك ينظر : رو ، جورج : العراق القديم ، ترجمة : حسين علوان ، مراجعة فاضل عبد الواحد علي ، بغداد ، ط٢ ، ١٩٨٦ ، ، ص٢٤ .

(٤) الهاشمي ، رضا جواد : " دور نهر الفرات في الامتدادات الحضارية لبلاد وادي الرافدين" ، مجلة بين النهرين ، العدد ٤٤ ، السنة ١١ ، ١٩٨٣ ، ص٢٩٣ .

(٥) هستد ، كوردن : الاسس الطبيعية لجغرافية العراق ، ترجمة جاسم محمد الخلف ، بغداد ، ١٩٤٨ ، ص٥٢ .

- **اقليم المنطقة المتموجة (شبه الجبلية)** :

يمتد من سفوح المنطقة الجبلية الشمالية وحتى بداية السهل الرسوبي شمالا[١] ، وتحديدا عند سلسلة جبال حمرين في الجنوب وامتداده نحو الغرب بين جبل مكحول وجبل سنجار[٢] .

وتمتاز تضاريس هذا الاقليم بالتنوع من حيث الارتفاع فقد سادت معظم اجزائه ظاهرة التموج ، اذ تظهر فيها خصائص الجبال والسهول والهضاب والاودية ، فتضم مجموعة من الجبال ذوات الارتفاع القليل نسبياً مما تسهل حركة النقل وعبور القوافل المتنقلة من خلالها ، واما سهول هذه المنطقة فهي بشكل عام سهول خصبة صالحة للزراعة المطرية وتكثر فيها المراعي الخصبة مثل سهل كركوك وسهل اربيل وسهل مخمور[٣] ، وكذلك يمتاز هذا الاقليم بوفرة موارده اذ يدخل ضمن نطاقه مجاري انهار مهمة كالزابين الاعلى والاسفل وديالى والعظيم (وتقع جميعها في اجزاء المنطقة الشرقية) وتصب جميعها في نهر دجلة ، كما تتوافر فيها مصادر اخرى للمياه منها العيون والينابيع والابار التي تفيض بالمياه في موسم سقوط الامطار خلال فصلي الشتاء والربيع[٤] .

لقد كان لنهر دجلة اثره المهم مع روافده في تنشيط حركة النقل فيه اذ استخدم طريقاً نهرياً رئيسياً لتنقل السفن والقوارب والاكلاك والقفف (وسنأتي الى دراسة تفاصيلها لاحقاً) .

- **اقليم الهضبة الصحراوية** :

هو من اوسع الاقاليم الطبيعية في العراق اذ تقدر مساحته "باكثر من نصف مساحة العراق" ويقع هذا الاقليم في الجهة الجنوبية الغربية من المنطقة المتموجة والى الجهة الغربية والشمالية الغربية من السهل الرسوبي ، ويعد إمتداداً طبيعياً لبادية الجزيرة العربية التي تمتد الى داخل ارض العراق وسوريا[٥] . ويمكن تقسيم اقليم الهضبة الصحراوية في بلاد الرافدين على قسمين هما :

---

(١) باقر : المقدمة ...، المصدر السابق ، ص٢٦ .

(٢) الخلف ، جاسم محمد : جغرافية العراق ، القاهرة ، ط٣ ، ١٩٦٥، ص٦٧ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٦٤-٦٥.

(٤) حمود : المصدر السابق ، ص٨ .

(٥) الانصاري : المصدر السابق ، ص١٠٧ .

أ. هضبة الجزيرة :

يمكن تتبع إمتداد هذه الهضبة غرب جبال حمرين وامتدادها ما بين جبال مكحول – سنجار شمالاً وحتى وادي الفرات غرباً ، اما من الجهة الجنوبية فيحدها السهل الرسوبي(١) . فتنحدر اراضي هذه الهضبة بشكل عام نحو الجنوب ، وقد شقت مياه السهول الجارية من الشمال اتجاهات الاودية فيها نحو نهري دجلة والفرات ، وكان لهذة الوديان مع العيون والابار المنتشرة في المنطقة اهمية كبيرة لنشاط طرق التجارة اذ كانت تمر منها طرق ومسالك لسير القوافل التجارية القديمة(٢) .

ويتمتع هذا الاقليم في بعض السنوات بتوافر ظروف مناخية ملائمة ولاسيما عند سقوط الامطار الكافية في موسمي الشتاء والربيع لنمو المحاصيل الزراعية ، كما يوفر ظروفا جيدة صالحة للرعي(٣) .

ب. هضبة البادية الغربية (بادية السماوة) :

وتمتد على طول ضفاف نهر الفرات نحو الغرب بإتجاه سوريا وبادية الجزيرة العربية في الجنوب ، وتتوافر في نطاق هذه الهضبة عدة اودية تمتلئ بالمياه من جراء السيول المتجه من الشمال عقب موسم سقوط الامطار عليها وبشكل عام فان معدل كمية الامطار(٤) الساقطة على هذا الاقليم لاتكفي الا لنمو بعض النباتات الصحراوية(٥) .

وتنتشر في هذه المنطقة بعض العيون والابار(٦) ، فقد شكلت خطوطا محددة لمسارات لمسارات تنقل القوافل التجارية القديمة والحملات العسكرية فيها ، لقد كان لهذه المنطقة اهمية

---

(١) الخلف : جغرافية العراق ، المصدر السابق ، ص٥٣-٥٦ .

(٢) شريف : المصدر السابق ، ص١٢٤-١٢٧ .

(٣) حمود : المصدر السابق ، ص٩ .

(٤) يقدر معدل الامطار الساقطة على هذا القسم من ٥٠- ١٠١ ملم سنويا ، عن ذلك ينظر: الطائي ، محمد: المصدر السابق ، ص٢٦ .

(٥) حمود : المصدر السابق ، ص٩ .

(٦) يعتقد الباحثون ان المياه الجوفية في الهضبة الغربية اوفر من المياه الجوفية في هضبة الجزيرة اذ يبلغ نسبة مياه كل بئر بقطر ٦-١٠ انجات حوالي ٥٠ غالوناً في الدقيقة ويتراوح عمق المياه فيها بين ٢٥-١٠٠ متر ، حول ذلك ينظر : السماك محمد ازهر سعيد والساعاتي ، باسم عبد العزيز : جغرافية الموارد الطبيعية، الموصل، ١٩٨٨، ص١٥٢.

كبيرة في تاريخ العراق القديم ، اذ توجهت منها هجرات الاقوام الجزرية[١] نحو بلاد الرافدين عبر تعاقب العصور فقد اجتذبتها المياه الوفيرة والاراضي الخصبة والحياة المزدهـرة التـي كانت تتمتع بها انذاك[٢] .

ـ اقليم المنطقة الجبلية :

يحدد موقع هذا الاقليم في الجهات الشمالية والشمالية الشرقية ، ويشغل زهاء خمـس مساحة ارض العراق ، وتكون السلاسل الجبلية شاهقة الارتفاع في الشمال والشمال الشـرقي وتبدأ هذه السلاسل بالزوال كلما اتجهنا نحو الجنوب والغرب وتصـبح علـى هيئـة تـلال ومرتفعات صغيرة عند حدود السهل الرسوبي بالقرب من منطقة الفتحة ومنطقـة بيجـي[٣] ، ويمتاز هذا الاقليم بارتفاعه ووعورته وعدم انتظام خطوط السلاسل الجبلية فيه بـين الشـرق والغرب او من الشمال الى الجنوب ، وقد ادى ذلك الى إنحراف الممرات الجبلية باتجاهـات مختلفة ، وفضلاً عن ذلك فان انخفاض درجات الحرارة وتساقط الامطار الغزيرة عليها خلال موسم الشتاء وكذلك تساقط الثلوج وتراكمها على تلك الممرات كان له اثره في عرقلة حركـة النقل والاتصال امام الحملات العسكرية او القوافل التجارية في العصور القديمة[٤] .

ومع ذلك تتخلل الاقليم بعض السهول المتموجة بين المرتفعات الجبلية التي كان لهـا اهميتها الاقتصادية ، لا سيما انها تتمتع بوفرة مواردها المائية من الثلوج والامطار الغزيـرة والتي قدرت معدلاتها السنوية بنحو (١٠٠٠ملم) فضلاً عن الكثير من العيون المائية المنتشرة فيها ، مما ساعد على ازدهار الحياة الزراعية ، كما اتاح ظروفاً مناخية ملائمة لرعي قطعان الاغنام والماعز فيها[٥] ، وفضلا عن ذلك فان المياه الوفيرة في هذا الاقليم ساعدت على نمـو

---

(١) الاقوام الجزرية أو الجزيرية : تعد من التسميات الدقيقة التي اطلقت على الاقوام التـي هـاجرت مـن الجزيرة العربية تجاه ارض الرافدين وسوريا في العصور القديمة ، وقد حلت هذه التسمية محل التسـمية القديمة "الاقوام السامية" حول ذلك ينظر: باقر : المقدمة ....، المصدر السابق، ٦٦-٦٧، كـذلك ينظـر: الاحمد، سامي سعيد: المدخل الى تاريخ اللغات الجزرية، بغداد ، ١٩٨١، ص٢-٣.

(٢) حمود: المصدر السابق، ص١٠.

(٣) باقر: المقدمة ....، المصدر السابق، ص٢٦.

(٤) شريف : المصدر السابق، ص١٠٧-١٠٩ .

(٥) المصدر نفسه ، ص١٠٩ .

اشجار الغابات ولاسيما اشجار البلوط والصنوبر لذلك وفرت هذه المنطقة مـــورداً للاخشـــاب كان لها دورها في تصنيع وسائط النقل البرية والنهريـــة ، كالعربـــات والســـفن والقـــوارب والاكلاك والقفف[١] .

ومثل نهرا دجلة والفرات وروافدهما وشبكة القنوات والجداول المتفرعة منها شرايين حياة ارض الرافدين كما ربطت بين اجزائه المختلفة فالمعلومات التاريخيـــة المتـــوافرة مـــن النصوص المختلفة وفي مقدمتها النصوص التجارية ، تكشف عن دور متميز لوســـائط النقـــل النهرية ومن خلال هذين الرافدين والقنوات المائية المنتشرة في الاقسام الجنوبيـــة مـــن ارض العراق ، فقد شُيدت معظم قرى ومدن العراق القديمة على ضفاف دجلـــة والفـــرات ونشـــأت وتطورت العديد منها الى مدن كبيرة ودويلات مدن ومنذ اقدم العصور[٢] .

ان نشوء حضارة العراق القديم وازدهارها كان مرتبطا بهذين النهرين دجلة والفرات وروافدهما فضلا عن الاستخدام الحياتي اليومي لمياهها افاد السكان منهما في نظام الري الذي مثل هو الاخر عماد حياتهم وديمومة استمرارهم ، كما كان لهذين النهرين اهمية كبرى فـــي حركة التنقل المائي انذاك[٣] .

لقد بدأ الاهتمام بالملاحة النهرية في ارض الرافدين منذ ان اتخـــذ الانســـان ضـــفاف الانهار مستقراً له[٤] فقد شكل نهرا دجلة والفرات عصب الحيـــاة النـــابض وركيـــزة البنـــاء الحضاري في العراق القديم ، فقد كانا يشكلان اساس الاستقرار والنماء وقامت على ضفافهما اقدم المستوطنات الزراعية ، كذلك هيأ هذان النهران شروط الاتصال بين المدن في المنـــاطق

---

(١) حمود : المصدر السابق ، ص١١ .

(2) Jocobsen, T.: “A Survey of The Girsu (Tello) Region”, Sumer, Vol. 25, 1969, PP.103-104 .

(٣) باقر: المقدمة ...، المصدر السابق، ص٤٠ .

(٤) رشيد، فوزي : "وسائط النقل المائية والبرية في العراق القديم" ، مجلـــة الـــنفط والتنميـــة، العـــدد٧-٨، بغداد،١٩٨١، ص٩٩ .

المختلفة[1] وما نتج من تفاعل بين سكانها انعكس على تطور تلك المستوطنات وتحولها الى مراكز مدن بعد ذلك ، مثل مدينة اور وبابل ونينوى ... [2] .

ونظرا لاهمية هذين الرافدين لابد من تقديم عرض موجز لخطوط جريانهما :

ـ نهر دجلة :

ينبع نهر دجلة[3] من سلاسل جبلية عدة في جنوب شرقي تركيا ، وتستسقي منابعه الشرقية مياهها من جبال "موشي" والجبال الممتدة على الساحل الجنوبي لبحيرة "وان" في حين يستقي منابعه الغربية مياهها من الجبال المحيطة ببحيرة "كولجك" ، وبعد ان يقطع مسافة تقرب من ٣٠٠ كم في الاراضي التركية يتجه نحو واد عميق يدخل من خلاله الحدود العراقية عند بلدة فيشخابور[4] .

وعند بلدة فيشخابور بصب في دجلة أول روافده المسمى الخابور الذي ينبع من الاراضي التركية ايضاً ، ويستمر نهر دجلة في اختراقه للاراضي العراقية وصولاً الى الاراضي المتموجة قرب مدينة نينوى ثم يلتقي به رافده الكبير الزاب الكبير او الزاب الاعلى قرب جنوب مدينة النمرود (كلخو القديمة) بمسافة قليلة ، وقرب التل المسمى تل كشاف وهي الان منطقة "السلامية" قرب منطقة النمرود ، (ينظر الخارطة رقم٢) ، والى الجنوب من هذا الموقع بنحو ١٢٨كم يلتقي بنهر دجلة رافده الثاني الزاب الصغير او الزاب الاسفل في موضع يبعد بنحو ٣٦كم جنوب الشرقاط (موضع مدينة اشور القديمة) ، وبعد ذلك بمسافة زهاء ٣٠كم

---

(١) الهاشمي، رضا جواد: " الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين " ، سومر، المجلد٣٧، الجزء الاول والثاني، بغداد، ١٩٨١، ص٣٦ .

(٢) السوداني، هشام سوادي هاشم : المواصلات التجارية في العراق ١٨٣١–١٩١٤، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية، جامعة الموصل، ١٩٩٧، ص٥٢ .

(٣) نهر دجلة : جاء اسم هذا النهر في النصوص السومرية بهيئة " ادكنا– Idigna " وانتقلت الى اللغة الاكدية على هيئة " دقلت – Diqlat " حيث اضيفت تاء التأنيث الى الاسم وربما كانت تعني المحيط واشير الى الاسم ، العهد القديم باسم "حداقل" وقد فسر معنى هذا الاسم في المصادر المسمارية بانه "النهر الجاري او السريع" ، عن ذلك ينظر: باقر، طه : من تراثنا اللغوي القديم ، بغداد ، ١٩٨٠ ، ص١٦٩–١٧٠ ، وينظر كذلك : سليمان، عامر: " تاصيل اسماء انهار العراق الرئيسة" ، بحث غير منشور ، وزارة الري ، ١٩٩٤، ص٤ .

(٤) خصباك، شاكر : العراق الشمالي– دراسة لنواحيه الطبيعة والبشرية ، بغداد ، ١٩٧٣ ، ص٩٨ .

الى الجنوب يقطع نهر دجلة سلسلة جبال حمرين عند الموضع المسمى "الفتحة" ، المقابلة لبلدة "بيجي" ثم يستمر في طريقه الى السهل الرسوبي فيمر من مدينة تكريت الواقعة علـــى جانبـــه الغربي ثم الى سامراء ثم يجري بعدها الى منتصف الطريق ما بين بلد وبغداد ليلتقي به رافده الاخر نهر العُظيم (جنوب بلد بنحو ٣٠كم) ويصل بعدها الى بغداد وبعد اجتيازها ينحرف مـــا بين بغداد والكوت بالاتجاه الجنوبي الشرقي ، وتضم هذه المنطقة الكثيـــر مـــن الالتـــواءات والتعرجات ، ويلتقي بدجلة اخر روافده وهو نهر[١] ديالى اسفل مدينة "سلمان بـــك" بقليـــل ، ومما تجدر الاشارة اليه هنا ان نهر دجلة قد غير مجراه في منطقة الكوت عدة مرات بســـبب قوة فيضانه اذ ان فرعه الشرقي وهو المار الان من مدينة الكوت والعمارة كان يمثل المجرى الاصلي للنهر في العصور القديمة ولكنه غير هذا المجرى في اواخر العهد الساســـاني الـــى مجرى غربي هو مجرى الدجيلة الذي يرجح كثيرا انه كان يمثل احد مشاريع الري الكبيـــرة التي شقت من نهر دجلة عند الكوت في عهد فجر السلالات (منتصف الالـــف الثالـــث ق.م) ويعتقد بعض الباحثين في هذا الخصوص ان الملك "انتمينا" حاكم مدينة لكش[٢] هو الذي قـــام بهذا المشروع ، وظل جريان نهر جلة بهذا المجرى الغربي الى حدود القرن السادس عشـــر الميلادي فقد كان يمر بمدينة واسط التي ظلت مزدهرة الى ان بدأت مياه هذا النهر تقل فيـــه وقلت صلاحيته للملاحة اذ عاد نهر دجلة الى مجراه الشرقي القـــديم أي مجـــرى الكـــوت – العمارة الحالي[٣] .

وبعد ان يدخل نهر دجلة مدينة العمارة يقل انحداره ثم تتفـــرع منـــه فـــروع عـــدة ، كالمشرح والكحلاء والى الجنوب من مدينة العمارة بحوالي عشرة كيلـــومترات يتفـــرع منـــه جدول المجر الصغير والمجر الكبير الذي يتفرع من الضفة اليمنى شمال مدينة قلعـــة صـــالح بحوالي اربعة كيلومترات ، ويرجح ان نهر دجلة لم يكن يلتقي بنهر الفرات كما هو الان عند القرنة مكونا شط العرب قديماً ولا يعرف تحديداً اتجاهه الا انه يعتقد انه كـــان يصـــب فـــي

---

(١) باقر: المقدمة، المصدر السابق، ص٥١-٥٢ .

(٢) لكش : مدينة سومرية مهمة ، تقع في القسم الجنوبي من العراق وعلى الجانب الشرقي لنهر دجلة، وعلى مسافة ٣٠كم تقريباً الى الشرق من الشطرة القريبة من مدينة الناصرية ، واسمها الحديث "الهباء أو الهبة" وهي واحدة من ثلاث مدن قامت فيها سلالات حاكمة وهي سلالة لكش الثانية (اي سلالة الاميـــر كوديـــا حوالي ٢٢٨٠-٢١٠٩ ق.م) عن ذلك ينظر: رشيد ، فوزي : الشرائع العراقيـــة القديمـــة، بغـــداد، ط٣، ١٩٨٧، ص٢٢٧ .

(٣) باقر: المقدمة، المصدر السابق، ص٥٢ .

الخليج العربي بشكل مستقل ، ويقدر طول نهر دجلة من منبعه الى مصبه بحوالي ١٧١٨ كم[١].

ـ نهر الفرات :

ينبع نهر الفرات[٢] من عدة مناطق جبلية في تركيا ايضاً[٣] ، إذ يتألف النهر في منابعه العليا من فرعين رئيسيين هما فرات صو ومراد صو اللذان يكونان المجرى الرئيسي للفرات[٤] .

ويبلغ طول نهر الفرات من منطقة التقاء مراد صو وفرات صو حتى مصبه في الخليج العربي بحوالي ٢٣٢٠ كيلو متراً منها ١٢٠٠ كم ضمن حدود العراق و ٤٥٥ كم في تركيا و٦٧٥ كم في سوريا اما مساحة حوض الفرات فتبلغ حوالي ٤٤٤.٠٠٠ كم^{٢} يقع حوالي ٤٦.٣% ضمن حدود العراق[٥] .

يجري نهر الفرات بعد اتحاد فرعيه الرئيسين بأتجاه الجنوب الغربي ثم يغير اتجاهه الى الجنوب الشرقي ويكون كثير التعرج والالتواء ويقطع الحدود التركية – السورية عند مدينة جرابلس (كركميش القديمة) ومن هناك يتجه نحو الغرب ثم الى الشرق ويستمر باتجاهه هذا حتى يخترق سهل سوريا واقليم الجزيرة هذا ويصب في نهر الفرات عدة افرع خارج

---

(١) السماك ، محمد ازهر سعيد ، واخرون : العراق دراسة اقليمية، الموصل، الجزء الاول، ١٩٨٥، ص٥٠-٥١ .

(٢) نهر الفرات : تسمية قديمة وردت الاشارة اليه في النصوص المسمارية بالصيغة السومرية "برانن UD.KIB.NUN.KI^{i7}" و BURANUN" وترادفها الصيغة الاكدية " بوراتم Purattum" و"بوراتو Puratu " التي غدت تلفظ باللغة العربية "فرات" إذ ان الباء الخفيفة (p) في الاكدية يقابلها صوت الفاء في العربية حسب القواعد الصوتية المعروفة ، وقيل في معناه انه يعني الفرع او الرافد او الماء العذب عن ذلك ينظر: بابان ، جمال : "اصول اسماء العراق وانهاره الرئيسة" ، افاق عربية ، العدد٧ ، بغداد، ١٩٨٠،ص١٠١-١٠٢، وينظر كذلك : الطائي ، ابتهال عادل ابراهيم : اصالة الحضارة العراقية القديمة واثرها في الحضارات الاخرى في مجال العلوم الانسانية ، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاداب، جامعة الموصل ، ١٩٩٦، ص٨٩ .

(٣) السماك، محمد ازهر: المصدر السابق، ص٥١ .

(٤) العاني، خطاب صكار: جغرافية العراق، بغداد، ١٩٨٨، ص٩٢.

(٥) السماك، المصدر السابق،ص٥٣ .

الحدود العراقية اهمها الباليخ والخابور[1] في الاراضي السورية وبعدها يتجه مجرى نهر الفرات نحو مدينة ماري (تل الحريري) بأتجاه الاراضي العراقية حيث ياخذ مجراه اتجاه الجنوب الشرقي حيث يدخل الحدود العراقية بالقرب من البوكمال وبعدها يتجه نهر الفرات نحو قرية الحصيبة (مركز ناحية القائم) ثم يمر نحو مدينة عانة على الضفة اليمنى ومدينة راوة على الضفة الشرقية[2] .

ويكون مجرى نهر الفرات من منطقة عانة الى منطقة هيت في حوض تكثر فيه التفرعات ومن ثم الى مدينة الرمادي وبابل ، ويبدو ان المجرى الرئيسي لنهر الفرات كان بمدينة كيش[3] ويعرف باسم مجرى "كيش" ، ومن الضفة اليسرى لنهر الفرات يتفرع نهر كوثا[4] وقد عرف قديماً باسم "ايرنينا Irnina" ويسير بإتجاه الجنوب الشرقي ليلتقي بنهر "زوبي Zubi" في نقطة تقع الى الجنوب الشرقي من مدينة كيش وقد عرف نهر زوبي ايضا باسم نهر "جمدة نصر"[5] وقد ظل مجرى نهر الفرات الرئيسي هو المجرى المعروف باسم

---

(١) الباليخ والخابور: من روافد نهر الفرات اللذان يصبان في الجانب الايسر، وتسمية النهرين تسمية قديمة وردت في النصوص المسمارية بشكل مقارب جدا للتسمية الحالية إذ ذكر نهر الباليخ بصيغة " بليخو Balihu او باليخو Balihu " في حين ذكر الخابور بصيغة " خيورو Huburu او خابورو Haburu " ويبدو ان التسميتين تعودان الى لغة السكان الاوائل الذين عاشوا قبل ان تبتدع الكتابة وربما كان الاسم له علاقة بمعنى الفعل الاكدي " خبارو Habaru" الذي ربما كان يرتبط بمعنى "حفر او غير " عن ذلك ينظر: سليمان : تأصيل اسماء انهار العراق ...، المصدر السابق ، ص٤ ، وينظر كذلك: الطائي، ابتهال: المصدر السابق : ص٩٠ .

(٢) باقر: المقدمة...، المصدر السابق، ص٤٦ .

(٣) كيش : وتعرف في الوقت الحاضر باسم (تل الاحيمر) وتقع على مسافة تقدر بحوالي ١٥ كم الى الشرق من موقع بابل الاثري ، عن ذلك ينظر: رشيد: الشرائع العراقية ...، المصدر السابق، ص٢٢٧ .

(٤) كوثا : وتعرف حاليا باسم (تل ابراهيم) وتقع على بعد بضعة كيلومترات الى الشمال الشرقي من بابل وتبعد ٥٠ كم الى الجنوب من بغداد، عن ذلك ينظر: مكاي ، دروثي: مدن العراق القديمة، ترجمة، يوسف يعقوب مسكوني، بغداد، ط٣، ١٩٦١، ص١٤٦ .

(٥) جمدة نصر: يُرجح ان اسم جمدة نصر القديم كان يسمى (كدنن) تقع اطلال جمدة نصر التي تنسب اليها حضارة او دور جمدة نصر على مسافة ٥٥ كم من شمال شرق مدينة الحلة (بابل) الحالية، عن ذلك ينظر: سوسة ، احمد: حضارة وادي الرافدين بين الساميين والسومريين ، ج١، بغداد ، ١٩٨٠، ص١١٤ .

مجرى كيش[١] في العصر الاكدي وعصر سلالة اور الثالثة ، وفي منتصف المسافة مابين كوثا وسبار[٢] كان يتفرع من الفرات القديم من الجانب الايمن النهر الذي كان يروي منطقة بابل ويمر بمدينة بابل نفسها وقد ورد ذكره في النصوص المسمارية باسم "اراختو" الذي كان يجري بعد بابل الى مدينة كيش "تل الأحيمر" ثم يمر مجرى الفرات الاصلي من بعد ذلك بمدينة شروباك[٣] ثم بمدينة الوركاء[٤] وينتهي أخيراً بمدينة اور[٥] ، لقد كانت معظم المدن الرئيسة والعواصم القديمة تقع على نهر الفرات او فروعه[٦] ، (فيما عدا بعض المراكز الحضارية الواقعة على حوض ديالى) اذ ان مواقع المدن الجنوبية منذ عصر فجر السلالات والى حدود العصر الاشوري كانت متمركزة في حوض الفرات ونذكر من بين هذه المدن[٧] ، ، ماري وبابل وسبار وكيش وايسن ولارسا ولكش واوما وشروباك والوركاء واور واريدو وعشرات من المدن الصغيرة الاخرى والقرى والقصبات التي كانت جميعها تقع على ضفافه[٨] ، ونتيجة للكثافة الاستيطانية للمدن الواقعة على ضفاف نهر الفرات فقد ازدادت سعة

---

(١) محمود، نوالة احمد : دراسات في نصوص مسمارية غير منشورة من سلالة اور الثالثة –تل مزيد، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاداب، جامعة بغداد، ١٩٨٦، ص٤٢-٤٣ .

(٢) سبار: مدينة على نهر الفرات شمال مدينة بابل وتقع بالقرب من مدينة المحمودية إذ لا تبعد كثيرا عن مدينة بغداد، وتسمى خرائبها اليوم باسم (أبو حبة) كانت هذه المدينة العريقة مقر احدى السلالات الخمس لملوك (ماقبل الطوفان) عن ذلك ينظر: بوستغيت ، نيكولاس: حضارة العراق واثاره ، ترجمة ، سمير عبد الرحيم الجلبي ، بغداد ، ١٩٩١، ص١٤٠، وينظر كذلك : رشيد : الشرائع العراقية...، المصدر السابق، ص٢٢٦ .

(٣) شروباك : وتعرف خرائبها الان باسم (فارة) وهي تقع على بعد ٣٠ كم تقريبا الى الغرب من مدينة أوما (جوخة) في الجهة القريبة من نهر الغراف (منتصف الطريق ما بين مدينة الديوانية ومدينة الناصرية تقريبا) ، عن ذلك ينظر: رشيد : الشرائع العراقية...، المصدر نفسه، ص٢٢٧ .

(٤) الوركاء : من اكبر المدن السومرية في القسم الجنوبي من العراق ، وكانت مركزا لعبادة الاله انو اله السماء والالهة اينانا (عشتار) تقع على بعد ١٥ كم تقريبا الى الشرق من ناحية الخضر الحالية في مدينة المثنى، عن ذلك ينظر: رشيد : الشرائع ... ، المصدر السباق ، ص٢٢٥ .

(٥) اور: مدينة سومرية كبيرة كانت تقع على نهر الفرات قدس فيها اله القمر نانا (سين) اسمها الحديث (تل المقير)، عن ذلك ينظر: بوستغرت ، المصدر السابق ، ص١٤٢ .

(٦) باقر: المقدمة...، المصدر السابق، ص٤٨ .

(٧) عن مواقع المدن التي يمر بها نهري دجلة والفرات ، (ينظر الخارطة رقم ٢ ، ٣) .

(٨) الهاشمي : دور نهر الفرات...، المصدر السابق ، ص٢٩٣ .

سعة استخدام هذا النهر في النقل والتجارة والاتصالات ، ونظرا لكون وسائل النقــل المائيــة تمتماز بقدرتها الاستيعابية العالية ورخص تكاليفها و لاسيما مع المسار النازل للنهر فقد كــان للملاحة النهرية دور كبير في تنشيط الاوجه الحضارية المختلفة ، مما زاد من اهمية نهــري دجلة والفرات في تاريخ الحضارة العراقية القديمة لاتصالهما بمياه الخلــيج العربــي[١] ، ولا سيما مع امتداد سواحله الغربية فانه كان طريقا مناسبا لاستمرار رحلات الملاحــة النهريــة لهذين الرافدين في التنقل الملاحي نحو مناطق الخليج العربي[٢] .

وكما سبقت الاشارة فقد كان النهران دجلة والفرات يصبان بشكل منفصل في الخلــيج ولا يعرف متى كان التقاء هذين النهرين وتكوينهما لشط العرب ، اذ يلتقي النهران حاليا عنــد منطقة القرنة (كرمة علي) ويمتد شط العرب حوالي ٢٠٤ كيلومتر ويصب فيه نهر الســويب والكارون الذي يصب فيه عند مدينة المحمرة ويتراوح عرض شط العرب بين ٤٠٠ متر عند مدينة العشار الى حوالي ١٥٠٠ متر عند مصبه في رأس الخليج العربي[٣] .

المبحث الثاني: الطرق والمسالك :

اشتهرت ارض بلاد الرافدين بخصوصبتها ووفرة مياهها وتنوع منتجاتها الزراعيــة والحيوانية الا انها كانت تفتقر الى كثير من المواد الاولية ولا سيما خامات المعادن والاخشاب والاحجار الجيدة[٤] ، فضلا عن بعض المواد الضرورية الاخرى من المــواد الخــام ، كمــا اقتضت الحاجة الى تصريف الفائض من المنتجات الزراعية والحيوانية المصنعة فــي بــلاد الرافدين عن طريق التجارة[٥] ، وهو ما تطلب قيام الملوك والحكام العراقيين القــدماء ومنــذ اقدم العصور بأنشاء الطرق والمسالك الداخلية والخارجية ووضع قــوائم جغرافيــة لتحديــد مسالكها والمراحل بين المدن التي تمر منها او تقع عليها[٦] ولدينا الكثيــر مــن النصــوص

---

(١) باقر: المقدمة، المصدر السابق ، ص٤٩-٥٠ .

(٢) الهاشمي : دور نهر الفرات...، المصدر السابق، ص٢٩٤ .

(٣) باقر: المقدمة، المصدر السابق، ص٥٠ .

(٤) علي، فاضل عبد الواحد : من الواح سومر الى التوراة، الطبعة الاولى، بغداد، ١٩٨٩، ص١٧٤ .

(٥) عصفور، محمد ابو المحاسن : معالم حضارات الشرق الادنى القديم، بيروت، ١٩٧٩، ص٢٣٥ .

(٦) ابو الصوف، بهنام : " تجارة العراق الخارجية في عصور ماقبل التاريخ " ، مجلة بين النهرين العدد٤٨، العدد٤٨، بغداد، ١٩٨٥، ص١٩١ .

المسمارية التي توضح تلك المسالك والطرق التي استخدمها السكان انذاك في مواصلاتهم (الداخلية والخارجية) وكانت بعض من تلك الطرق مائياً كما كان البعض الاخر برياً(١) .

وكما هو معروف فان مسالك الطرق البرية والنهرية كان تحديدها يخضع الى عدة اعتبارات وعوامل طبيعية مهمة منها ما يتعلق بعامل البيئة الطبيعية من تضاريس ومناخ ومدى توافر المجاري المائية الصالحة للنقل ، ومنها ما يخص توافر المواد الخام اللازمة وانواع السلع التجارية التي كانت تنقل عبر تلك الطرق والمسالك ، فضلا عن الخبرة بمعرفة الطرق والمسالك ذوات المسافات الطويلة او المنافذ الوعرة والبعيدة ، فقد كانت القوافل التجارية تلجأ احيانا الى استخدام المرشدين والادلاء المحليين الذين كانت لديهم معرفة بتتبع اثار الطرق والمسالك البعيدة والقريبة(٢) .

وكانت مجاري الانهار وروافدهما تمثل طرقا ومسالك مائية طبيعية عملت على تيسير عمليات التنقل والملاحة عليها ولاسيما من الشمال الى الجنوب مع اتجاه تيارات المياه فيها او بالعكس ضد تيار الماء وباستخدام القوارب ذوات المجاذيف ومما يسر من عمليات الملاحة النهرية مجاري الانهار التي تمتاز بضعف او بطء جريان تيار المياه فيها بشكل عام(٣) .

ولا بد من تقديم تفصيل لاتجاهات تلك المسارات سواء منها البرية ام النهرية وكل على انفراد :

ـ الطرق البرية :

يفهم من محتويات النصوص المتوافرة ان الطرق والمسالك البرية قد استخدمتها على نحو واسع في المناطق المتموجة والجبلية والصحراوية في بلاد الرافدين القوافل التجارية والحملات العسكرية ، وذلك لقلة المجاري والقنوات المائية فيها بشكل عام قياسا بشبكة المجاري المائية في منطقة السهل الرسوبي ، ويمكن تعيين اهم مسالك الطرق البرية الرئيسة فيها وكما ورد في النصوص المسمارية ، اذ تم الكشف عن قوائم جغرافية خاصة برحلات

---

(١) يونس، ريا محسن عبد الرزاق : فجر الحضارة السومرية في ضوء اختام عصري الوركاء وجمدة نصر، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الاداب، جامعة بغداد، ١٩٩٨، ص١١ .

(2) Oates, David: Studies in The Ancient History of Northern Iraq, London, 1968, P.5.

(3) Leemans, W.F: Foreign Trade in The Old Babylonian Period, Leiden,1960, P. 114.

التنقل عبر مختلف الاراضي ويتبين فيها تحديد المواقع بوضوح واسماء المدن الواقعة على مسالك تلك الطرق ، وقد ساعدت تلك القوائم الباحثين في تعيين مساراتها[١] .

فقد كانت مسالك الطرق البرية التي سلكتها القوافل التجارية وبشكل عام طرقا مختصرة مثل طريق لارسا[٢] – ايسن[٣] – إشْنونا[٤] ومن ثم تتجه الى بلاد اشور[٥] .

كما كانت هناك طرق برية طويلة تربط بلاد الرافدين مع الاقاليم المجاورة ، منها الطرق المؤدية الى الاقاليم الشرقية التي من اشهرها ممر (راوندوز) ، وممر (خانقين) الذي كان يرتبط مباشرة مع مدينة كرمنشاه – همدان في الجهات الايرانية وهذا الطريق الاخير اطلق عليه علماء الاثار اسم (بوابة اسيا)[٦] .

اما مسالك الطرق البرية في الاقاليم الشمالية والشرقية فكانت بشكل عام صعبة بسبب طبيعة المنطقة الجبلية الوعرة التي تمتد فيها سلسلة جبال زاكروز كما ان سكان هذه المنطقة كانوا من القبائل الرعوية الشرسة التي كانت تتحين الفرص دائما للانقضاض على القوافل التجارية وكذلك المراكز الحضارية في المناطق الداخلية للعراق القديم[٧] .

اما ما يخص الطرق المؤدية الى الجهات الغربية فيبدو انها كانت نشطة وعديدة ومن الامور التي ساعدت على ذلك التنقل النشيط هناك هو امتداد عدة وديان في البادية الشمالية (باتجاه شرقي غربي) بصورة عامة وهي وديان تتوفر فيها الشروط اللازمة لاستخدامها

---

(1) Edzard ,D.O: “The Ideas of Babylonian Geography. Babylonian Geography Most Probably is a Misomer”, Sumer, VOL .41, 1985, PP.113-114 .

(٢) لارسا : وتعرف حاليا باسم (السنكرة) وتقع حوالي ٢٠ كم الى الجنوب الشرقي من موقع الوركاء الاثري وكانت مركزا لسلالة لارسا حوالي (٢٠٢٥ – الى ١٧٦٣ ق.م) عن ذلك ينظر: رشيد : الشرائع العراقية...، المصدر السابق ، ص٢٢٧ .

(٣) ايسن : وتعرف حاليا باسم (ايشان البحريات) تقع بالقرب من مدينة نُفر وكانت عاصمة لسلالة ايسن التي حكمت حوالي ١٩٦٩– ١٧٣٢ ق.م، عن ذلك ينظر: المصدر نفسه، ص٢٢٥.

(٤) إشْنونا : وتعرف حاليا باسم (تل اسمر) وتقع حوالي ٢٥ كم الى الجنوب الشرقي من مدينة بعقوبة الحالية، عن ذلك ينظر: المصدر نفسه ، ص٢٢٥ .

(5) Leemans : OP.cit , P. 166 .

(٦) الهاشمي، رضا جواد:" التجارة " ، حضارة العراق ، ج٢، بغداد، ١٩٨٥، ص٢١١ . ٠

(٧) علي، فاضل: من الواح سومر، المصدر السابق، ص١٧٥ .

مسالك للطرق البرية[1] ، ويتضح من المصادر المتوافرة وجود طريقين تجاريين ، كانا يؤديان من المدن العراقية القديمة نحو بلاد الشام وسواحل البحر المتوسط ويتفرع منهما طريق باتجاه بلاد الاناضول[2] ، لقد كان هذان الطريقان صحراويين ولا يبتعدان كثيرا عن مراكز المدن التي يمران بها ، فالطريق الاول كان يبدأ من بلاد اكد من بابل وسيار[3] ويسير محاذيا لنهر الفرات مارا بالمدن القديمة مثل "رابيقم" (في منطقة الرمادي حالياً) ، ويمر منها بمنطقة طوطول (هيت) وعانة حتى يصل الى مدينة ماري[4] .

وكان هذا الطريق يستمر من هناك وسط الصحراء فيتصل بـ "تدمر" ومنها يتجه شمالاً إلى "حمص" حيث يتفرع منها الى المدن الساحلية الفينيقية على البحر المتوسط[5] .

اما الطريق البري الثاني ، فكان يبتدىء من مدينة نينوى ويتجه صوب منطقة الجزيرة الفراتية من الشرق الى الغرب ماراً بمستوطنات عدة ومدن مهمة مثل المدينة المسماة شوبات "انليل" "تل جغاربازا" و"كوزانا" "تل حلف" ومدينة مسكنة "ايمار القديمة" ثم يقترب من مدينة حلب وينتهي عند نهر العاصي ، ومن نهر العاصي تتشعب منه طرق عدة تؤدي إلى اواسط سوريا ومنها تتجه طرق اخرى الى سواحل البحر المتوسط[6] .

كما كان هناك طريقان بريان اخران يتجهان الى الشمال وكانا يستخدمان بشكل دائم للنقل والمواصلات ، اذ كانت تجتازها القوافل باتجاه مركز "كانيش" في بلاد الاناضول ، فاما الطريق الاول فيمكن تقسيمه الى المراحل الاتية :

أ. من اشور الى الخابور .

ب. من الخابور الى آدموم[7] .

ج. من آدموم الى الفرات .

د. من الفرات الى كانيش .

---

(١) الخلف، جاسم محمد : محاضرات في ...، المصدر السابق، ص٥٦ .

(٢) باقر: المقدمة، المصدر السابق، ص٣١ .

(٣) كان لمدينة سبار دور كبير في ايصال البضائع ، عن ذلك بنظر: الجادر ، وليد : "علاقة مدينة سيار التجارية بمدن الفرات" ، بحث غير منشور، مقدم الى ندوة التراث العربي التي عقدت في كلية الاداب جامعة بغداد، ١٩٩٠، ص١ .

(٤) رو: المصدر السابق، ص٣٥ .

(٥) علي، فاضل: من الواح سومر، المصدر السابق، ص١٧٤ .

(٦) رو: المصدر السابق، ص٣٥-٣٦ .

(٧) عن موقع هذه المدينة ينظر الخارطة رقم (٤) .

أي ان هذا الطريق كان يجتاز هضبة الجزيرة شمال وادي الفرات[١] اما الطريق الثاني ، فكان يبدأ من نينوى الى حران ليلتقي مع الطريق الاول ويتجه صوب كانيش ببلاد الاناضول[٢] ، (ينظر الخارطة رقم ٤) .

لقد اعتمدت القوافل التجارية في اجتيازها هذه الطرق على مياه العيون والابار المتوافرة في منطقة الجزيرة ، اما الطرق البرية المتجه الى المنطقة الجبلية في الجهات الشمالية فكانت وعرة و لاسيما في موسم الشتاء وبالرغم من وعورتها الا انها كانت تستخدم احيانا في سير القوافل التجارية[٣] .

ويرى بعض الباحثين ، انه كان هناك طريق بري اخر ، يقع الى اقصى الجنوب ، وكان يتجه بمحاذاة سفوح جبال زاكروس ابتداءا من منطقة بدرة وصولا الى العاصمة العيلامية "سوسة قرب الشوش" وكان هذا الطريق يمر من الاراضي السهلية التي يخترقها نهرا "الكرخة والكارون" ، ولاسيما ان هذا السهل يعد امتداداً طبيعياً للسهل الرسوبي في القسم الجنوبي من ارض الرافدين[٤] .

وقد كانت هناك مسالك برية عبر الصحراء تتجه جنوبا نحو المراكز التجارية لجزيرة العرب ولا سيما في الجهة الجنوبية والشرقية منها المطلة على ساحل الخليج العربي فقد نشطت الحركة في تلك الطرق والمسالك في الفترات المتاخرة من العصر الاشوري واستخدمت الحمير والجمال واسطة للنقل فيها[٥] .

ويبدو ان تحديد بداية الطرق والمسالك او نهايتها في بلاد الرافدين لم يكن يتوقف عند مدينة معينة بل كانت تمتد جنوباً وشرقاً باتجاه المراكز التجارية الاخرى ، فمثلا مدينة أور التي تمتعت بمركز تجاري عريق منذ العصر السومري القديم كان يتم الاتصال عن طريقها بالخليج العربي والاقسام الشرقية المتمثلة بسهول سوريا وبلاد عيلام[٦] .

---

(١) حمود : المصدر السابق ، ص١٥-١٦ .

(٢) المصدر نفسه ، ص١٥-١٦ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٦٦-٦٧ .

(٤) علي، فاضل : من الواح سومر، المصدر السابق، ص١٧٥-١٧٦ .

(5)Cornwall ,P.B : Tow Letters From Dilmun ,Jcs , 1952 , VOL .6 , N.4 , PP.142-145 145 .

(6) Leemans , W.F : OP. cit , PP. 165-166 .

لقد كانت القبائل البدوية تسهم احيانا بتأمين المواصلات التجارية واقامــة المحطـــات التجارية على الطرق والمسالك لتقديم الخدمات فيها الى القوافل المارة بها لقاء فوائد معينة[١].

ـ الطرق النهرية :

من المعروف ان الانهار والقنوات المتفرعة عنها كانت تؤلف طرقا ملائمــة للنقــل المائي منذ عصور مبكرة من تاريخ بلاد الرافدين ، كما تشير الى ذلك مضــامين النصــوص المسمارية المتوافرة وقد سعى العراقيون القدماء الى الافادة منها وتسخيرها على نحو كبير في نقل المواد التجارية كما افادوا منها في لتسيير حملاتهم العسكرية ، وكما المحنــا فــان هــذه الطرق النهرية كانت تستخدم على نطاق واسع في منطقة الســهل الرســوبي بســبب كثــرة المسطحات المائية فيها ، اذ ان مساحات شاسعة من هذه المنطقة تغمرها المياه كمــا طبيعــة الارض فيها غرينية معرقلة لسير حركة الانسان والحيوان براً[٢] ومما يؤكد كثرة اســتخدام الطرق النهرية في ذلك السهل عبر العصور المتعاقبة هو تشييد معظم المدن المهمــة لتكــون مراكز ومحطات تجارية على ضفاف نهري دجلة والفرات وروافدهما ، اذ كانت تلك المــدن تتصل فيما بينها عن طريق مسارات النهرين ، اما المدن البعيدة عن ضفاف الانهار فكانــت تتصل مع بقية المراكز التجارية عبر عدد من القنوات[٣] المائية التي تفرعــت مــن الانهــار لتيسير عمليات النقل المختلفة عليها[٤] . (ينظر الخارطة رقم ٣) .

المبحث الثالث: اهمية وسائط النقل :

ان النقل والانتقال يعني حركة الانسان من مكان الى اخر او من نقطة الــى اخــرى لقطع مسافة معينة بين منطقتين وذلك من اجل الحصول على الغذاء بالدرجة الاولى[٥] .

---

(١) الجادر، وليد : " سبار في علاقات سكانها مع جماعات غرب الفرات " مجلة المؤرخ العربي، العدد ٤٤، السنة السادسة عشر، ١٩٩١، ص٢٣٨ .

(٢) الهاشمي، رضا: الملاحة...، المصدر السابق، ص٣٧ .

(٣) حول شبكة تلك القنوات، ينظر: جاكوبسن، ثوركيلد : " شبكة الري في اور بلاد سور" ، ترجمة، عطــا الشيخلي، مجلة النفط والتنمية، العدد٧-٨، السنة السادسة، ١٩٨١، ص٧٠-٧٨ .

(٤) حمود : المصدر السابق، ص٦٣.

(٥) سلطان، يوسف محمد، واخرون : جغرافية النقل والتجارة الاولية، البصرة، ١٩٨٨، ص١٥ .

وكان النقل بعد امرا ضروريا للانسان منذ عصور مبكرة جدا ، لديمومة بقاء حياته فبحث الانسان عن الغذاء وكان يمثل الدافع الرئيسي وراء تنقله من مكان لاخر ، وعليه فقد عدّ بعض الباحثين النقل والتنقل جزءا من التكوين الحيوي للانسان(١) .

ويمثل اهتداء الانسان للزراعة في العصر الحجري الحديث بداية لمرحلة تطور مهمة في تاريخ النقل ، فقد ادى استقراره في المستوطنات الزراعية الاولى واستئناسه للحيوانات الى التفكير بالواسطة التي يستطيع بها التنقل للتخفيف عنه من عبء الحمولات التي كان يحملها فأتجه تفكيره لاستخدام طائفة من تلك الحيوانات لاغراض النقل البري(٢) .

اما النقل النهري فانه كان يعد هو الاخر من وسائط النقل القديمة المهمة والتي استخدمها الانسان بعد استخدامه للحيوانات في التنقل برا فقد اثار اهتمام الانسان القديم اهمية جذوع الاشجار التي تطفو على سطح الماء(٣) .

وكان ذلك بداية التفكير باستخدام جذوع الاشجار وتحوير مقدمتها بالشكل الذي يجعلها اكثر انسيابية في حركتها على سطح الماء وقد بينت الدراسات التاريخية ان تلك الجذوع المقطوعة قد استخدمت واسطة نقل في الانهار وكانت تتباين في اطوالها بتباين نوع الاشجار وتبعا لطبيعة استخداماتها(٤) .

وقد طور العراقيون القدماء وسائط نقلهم عبر العصور ، وكان لها الاثر الكبير في مختلف نواحي الحياة فمنها توصلوا الى اختراع العجلة وتصنيع العربات كما انهم اول من استخدام السفن والقوارب لاغراض النقل النهري منذ حوالي الالف الرابع ق.م ، فقد كانت لتلك الوسائط دورها الرئيس والحيوي في نشوء مختلف مظاهر الحضارة وتطورها وازدهارها ، ويظهر ذلك واضحا من الشواهد المادية والنصوص المدونة المكتشفة التي تؤكد

---

(1) Ellacott , S.E.: Wheels on The Road , London , 1971, P.3 .

(٢) حبيب، عبد العزيز محمد ، وطعماس ، يوسف يحيى : جغرافية النقل والتجارة الدولية، مطبعة دار الكتب، الموصل، ١٩٨٩، ص٩ .

(3) Ellacott , S.E : The Story of Ship, London , 1971 , P.1 .

(4) Ibid., P.1.

اهمية وسائط النقل واستخداماتها وتطويرها بوصفها العامل الاساسي في حركة النقل والاتصال التجاري[١] .

ومن اجل تقديم فكرة واضحة عن اهمية وسائط النقل في العراق القديم ، لابد من عرض اهمية النقل البري والنهري وكالاتي :

ـ اهمية النقل البري :

يعد النقل البري من اقدم انماط النقل الذي عرفه الانسان ، إذ ان تنقل الانسان على قدميه ونقله للحمولات يعد في الواقع بداية للنقل البري البدائي اذ كان النقل يتم عبر مسالك الطرق التي هيأتها الطبيعة ، ثم تطورت الواسطة الى نجاح الانسان في استخدام الحيوانات لاغراض النقل وذلك لقدرتها على نقل حمولة اكثر ولمسافة ابعد وذلك راجع الى الخصائص البيولوجية واستنادها على اربع قوائم مما يساعدها على حمل اوزان اثقل ، وقد ارتبط استخدام الانسان للحيوانات في النقل بمعرفة الزراعة بعد استقراره ونجاحه في استئناس بعض الحيوانات[٢] .

وقد استخدم العراقيون القدماء ومنذ عصور مبكرة جدا انواعا من الحيوانات لاغراض النقل من اهمها الحمير والبغال والثيران والجمال ، (والتي سوف نتطرق اليها لاحقا وبشكل مفصل) .

وتؤكد الدراسات التاريخية والاثرية بان اتصالات بلاد الرافدين الخارجية مع بلاد الشام وبلاد الاناضول في مطلع الالف الثاني ق.م كانت تتم من خلال قوافل الحمير في نقل المعادن والمنسوجات ولا سيما بين بلاد اشور وكانيش (كول تبة) وغيرها من المراكز في بلاد الاناضول ، كما استخدم هذا الحيوان في النقل بين المدن السومرية الداخلية منذ العصور المبكرة كما كانت تستخدم للاتصال بين المدن البعيدة في البلدان المجاورة ، فقد كانت قوافل الحمير تستخدم في نقل البضائع التجارية من بلاد بابل والى بلاد الشام ومنها الى بلاد

(١) متولي، نوالة احمد محمود : مدخل في دراسة الحياة الاقتصادية لدولة اور الثالثة في ضوء الوثائق المسمارية المنشورة وغير المنشورة ، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الاداب، جامعة بغداد،ص٣١١ .

(٢) سلطان، يوسف: المصدر السبق، ص١٥-٢٠ .

الاناضول ، كذلك استخدم العراقيون القدماء البغال والثيران وكذلك الابـل لاغـراض النقـل البري فقد عرف العراقيون الابل بحدود الالف الرابع ق.م(١) .

وهكذا تطور استخدام هذه الحيوانات عبر العصور بعد ان كان يقتصر استخدامها على الطرق البرية الداخلية الى استخدامها في الطرق البرية الخارجية وكان لاستخدامها دور بارز زيادة رقعة الصلات الخارجية لبلاد الرافدين ، كما اسهمت الى درجـة كبيـرة فـي زيـادة المبادلات التجارية بين بلاد الرافدين والجزيرة العربية وكذلك البلدان المجاورة الاخرى ، وقد ارتبط استخدام هذه الحيوانات اصلاً بقدرة تحملها للمسافات ومنها قدرة حيوان الابـل علـى حمل الاوزان الأكبر ولمسافات أبعد موازنة بحيوانات النقل البري الاخرى(٢) .

اما الخيل فان المخلفات الاثرية لاتعيننا كثيرا اذ لم تقد أي دليـل علـى وجودهـا او استخدامها في التنقلات خلال المدة التي سبقت الالف الثالث قبل الميلاد(٣) .

فقد تاخر استخدامها في العراق القديم الى حدود منتصف الالف الثاني قبل المـيلاد اذ شاع استخدامها خلال العصر الكشي وبعد ذلك استخدمها الاشـوريون فـي التـنقلات وفـي الاغراض العسكرية ، وبشكل خاص استخدمت الخيول لتشكيل صـنف الفرسـان وصـنف المركبات ، (وكما سيتوضح ذلك في فصل لاحق) ، اما استخدامه للاغراض التجارية فكـان محدودا(٤) .

كذلك أسهم العراقيون القدماء في تطور النقل البري بعد اختـراقهم العجلـة اذ انهـم عرفوا طريقة استخدام العجلة وارتكاز او ربط العربات عليها للنقل وكان ذلـك فـي حـدود ٣٥٠٠ق.م ، كذلك تأكد من دراسة بعض النصوص المسمارية والادلة الاثرية المكتشـفة ان

---

(١) الهاشمي، رضا : التجارة، المصدر السابق، ص٢٢٣-٢٢٤ .

(٢) الهاشمي، رضا جواد: " تاريخ الابل في ضوء المخلفات الاثارية والكتابات القديمة " ، مجلة كلية الاداب، جامعة بغداد ، العدد ٢٣، لسنة ١٩٧٨، ص١٩٣-١٩٥ .

(٣) رشيد، فوزي : وسائط النقل ...، المصدر السابق، ص١١٥ .

(٤) الهاشمي :التجارة ، المصدر السابق ، ص٢٢٤ .

اقدم انواع العربات تتالف من اربع عجلات[١] ، وبعد مدة قصيرة مـــن ظهـــور العربـــة ذات الاربع عجلات ظهرت العربة ذات العجلتين في استخدامات حركة النقل[٢] .

وقد استخدمت العربات القديمة لاغراض عديدة وظهرت انواع كثيـــرة منهـــا علـــى المشاهد الفنية ، فمنها العربات التي استخدمت لنقل البضائع والعربات الخاصة لنقل الاشخاص ومنها ايضا العربات التي استخدمت في الاحتفالات فضلا عن عربات الحرب[٣] .

كما كانت هناك عربات خاصة بالملوك ، ويبدو واضحا من بعض المشاهد الفنية انـــه كانت هناك عربات مخصصة للالهة ايضاً ، اذ كان لكل اله عربة خاصة فاشير في النصوص الى عربة للاله انليل واخرى للاله اشور وغيرها ، ومن العربات الاخرى التي كانـــت لهـــا اهمية خاصة في حياة العراقيين القدماء التي استخدمت لنقل البريد والاخبار وهذا النوع كـــان بعجلتين على غرار العربات الحربية السريعة الحركة حيث استخدمت انواع مـــن الحيوانـــات لجرها كالبغال والحمير والخيول[٤] .

ـ اهمية النقل النهري :

كان للبيئة الطبيعية في القسم الاوسط والجنوبي من العراق اثرها المهم فـــي تشـــكيل الكثير من الخصائص والمظاهر الحضارية فيها ، فالارض الغيضية والتربة الرخوة وتـــوافر المسطحات المائية لنهري دجلة والفرات وروافدهما والقنوات المتفرعة كان لها اثرها في دفع المجاميع السكانية القاطنة فيها الى التوجه نحو إستخدام تلك المجاري النهرية والارتباط بها ، فقد كانت وسائط النقل النهرية في العراق القديم الشريان الرئيس لحركة النقـــل التجاريـــة اذ استخدم السكان وسائط سهلة الصنع ورخيصة التكاليف لتيسيرها على تلك المسطحات المائيـــة

(١) رشيد : وسائط النقل، المصدر السابق، ص١٠٩-١١٠، وينظر كذلك : مظلوم ، طارق عبد الوهـــاب : "الاسلحة الاشورية الثقيلة – العربات والات الحصار في الجيش الاشوري" ، موسوعة الجيش والســـلاح، ج٢، بغداد، ١٩٨٨، ص٦١-٦٤ .

(٢) رشيد : وسائط النقل ....، المصدر السابق ، ص١١٠ .

(٣) كونتينو، جورج : الحياة اليومية في بلاد بابل واشور، ترجمة ، سليم طـــه التكريتـــي، وبرهـــان عبـــد التكريتي، بغداد، ١٩٧٩، ص٢٢٥ .

(٤) جاسم، زهير ضياء الدين سعيد : نظام الاتصالات في بلاد اشور، رسالة ماجستير غير منشـــورة، كليـــة الاداب، جامعة الموصل، ٢٠٠٠، ص٩٨، وينظر كذلك : رشيد : وسائط النقل...، المصـــدر الســـابق، ص١١١-١١٣ .

ومنها السفن الصغيرة والقوارب والاكلاك والقفف ، فقد كان لهذه الوسائط اهميتها الكبيرة في تنشيط حركة التنقل النهري ونقل المنتجات الزراعية والحيوانية فضلا عن اهميتها في التنقلات العامة والحربية منها بشكل خاص[١] .

وقد طور العراقيون القدماء وسائط نقلهم النهرية منذ عصور مبكـــرة مـــن تـــاريخهم الحضاري فالقارب الشراعي الصغير كان بعد الصورة الاولى لواسطة النقل النهريـــة التـــي عرفها العراقيون في مطلع الالف الرابع ق.م ومن ثم تصنيع القوارب الكبيرة والسفن المختلفة الاحجام في العصور التالية[٢] .

وتكشف لنا المفردات المعجمية بهذا الخصوص انواع وسائط النقل النهرية المستخدمة في العراق القديم وحجومها وسبل تسييرها ومواد صناعتها واساليب بنائها[٣] .

فقد ظهر هناك نوع من التخصص في صناعة القوارب والسفن لدرجـــة ان ابتكـــرت انواع مختلفة عن بعضها من حيث الوظيفة والشكل والطاقـــة الاســـتيعابية ، فقـــد اشـــارت النصوص المسمارية الى اكثر من اربعين نوعا من السفن ، (وسيأتي تفصيل ذلك في فصـــل لاحق) .

اذ كانت هناك سفن مخصصة لنقل المسافرين واخرى لنقل السلع والمنتجات ومنها ما خصصت للاستخدامات العسكرية وسفن للإنقاذ ...الخ ، وكل نوع من هذه السفن صنعت وفقا لمعايير معينة[٤] .

لقد كان لبلاد الرافدين اتصالات قديمة باتجاه الجنوب مع البلدان الواقعة على الخلـــيج العربي والذي اشير اليه في النصوص المسمارية (بالبحر الاسفل او بحر شروق الشمس)[٥].

وكانت دلمون (البحرين) من بين المراكز التجارية المهمة التي اتصل بها العراقيـــون القدماء واصبح هناك بين المنطقتين نوع من التواصل التجاري والحضـــاري عبـــر الخلـــيج

---

(١) الهاشمي : الملاحة...، المصدر السابق، ص٣٦-٣٧ .

(٢) الهاشمي : التجارة، المصدر السابق، ص٢١٩ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٢١٩ .

(٤) رشيد : وسائط النقل...، المصدر السابق، ص١٠٤ .

(٥) علي، فاضل : من الواح سومر...، المصدر السابق، ص١٧٥-١٧٦ .

العربي[1] ، كما تم الاتصال من خلالها ببلدان اخرى كوادي السند ، ويبدو ان وقوع بعض من المدن العراقية القديمة على الطريق التجاري الذي يتصل بالخليج العربي ولا سيما مدينـــة اور جعلها الميناء الرئيسي للبلاد وذلك لاستقبال السلع التجارية القادمة من دلمون[2] ، او تصـــدير المنتجات منها الى الخليج العربي وما وراءه عن طريق البحر وبواسطة السفن ، لذلك كانـــت مسألة السيطرة على طرق ومسالك مدينة اور تدخل في حسابات السلالات والممالك العراقيـــة القديمة[3] .

---

(١) طه، منير يوسف : اكتشاف العصر الحديدي في دولة الامـــارات العربيـــة المتحـــدة، بغـــداد، ١٩٨٩، ص٢٢٠.

(٢) ادزاد ، اوتو ، "عصر فجر السلالات" ، الشرق الادنى والحضارات المبكرة ، ترجمة : عامر ســـليمان ، موصل ، ١٩٨٦ ، ص ٨٠ ؛ كذلك ينظر: ساكز ، هاري: عظمة بابل ، ترجمة عامر سليمان، الموصل ، ١٩٧٩، ص٣١٣ .

(٣) لارسن ، م.ت : "اشور القديمة والتجارة الدولية" ، سومر، المجلد ٣٥ ، العـــدد ١،٢، بغـــداد، ١٩٧٩، ص٣٤٥ .

الفصل الثاني
وسائط النقل البرية

أ. حيوانات النقل :

- الحمير
- الثيران :
- البغال :
- الخيول :
- الجمال (الابل) :

ب. العربات :

أ. حيوانات النقل :

تُشير النصوص المسمارية إلى ان القوافل التجارية كانت تجوب الطرق البرية ، وقد استخدم العراقيون القدماء منذ عصور قديمة انواعا عديدة من الحيوانات لنقل بضائعهم وموادهم المختلفة ، وأما الحيوانات التي استخدمت فكانت الحمير بالدرجة الاولى والثيران كما دخلت البغال والخيول ضمن وسائط النقل البرية ، بعد ذلك استخدموا كذلك الابل في أوقات لاحقة وفضلا عن الحيوانات الانفة الذكر فقد استخدمت كذلك العربات كواسطة نقل(١). وسوف نقدم عرضاً مفصلاً لأنواع تلك الحيوانات المستخدمة وسائط للنقل في العراق القديم وهي كالاتي :

ـ الحمير :

تؤكد الدراسات والبحوث الاثرية ان الحمار قد عُرف حيواناً مدجناً منذ اقدم العصور في العراق القديم وقد كان من بين الحيوانات التي استخدمت بكثرة واسطة للنقل(٢) وكانت بداية استخدامه قد ظهرت في القسم الجنوبي من العراق(٣).

وقد تم التعبير عن اسم الحمار باللغة السومرية بتسمية ANSE وتقابلها بالاكدية Imeru(٤)، كما وردت في النصوص اشارة إلى تسمية انثى الحمار بالصيغة ANSE. MI وتقابلها باللغة الاكدية Atanu(٥) ، ويبدو واضحاً ومن خلال دارسة النصوص ذات العلاقة استخدام تسميات اخرى للاشارة إلى الحمير وفقا لحمولاتها واستخداماتها المختلفة ، فقد استخدم نوع من الحمير للركوب عرف بالاكدية تسمية agalu ويقابلها باللغة السومرية صيغة

---

(1) Leemans, W.F. : op. Cit, p. 115 .

(2) Salonen, Armas : Hippologica Accadica, Helsinki, 1955, pp. 44-45 .

(3) Ibid, p. 11.

(4) CAD, I / J, p. 110 .

(5) Oppenheim, L : The Domestic Animals of Ancient Mesopotamia, JNES, Vol.4 , 1945, p. 172 .

ANSE – U[١]كذلك ورد في نصوص سلالة اور الثالثة بصيغة ANSE. LIBIR وهو نوع شاع ظهوره في المشاهد وكان يستخدم في مدينة ماري خلال العصر البابلي القديم[٢].

كما اطلقت على الحمير تسميات عديدة ، استناداً إلى نوعية العمل المخصص لها ، فقد ذكر حمار العربة ، وحمار الحراثة ، وحمار الحمولات ، كما ظهرت تسميات اخـــرى فـــي النصوص تحمل صفة الحمار في لونه مثل الحمار الابيض الذي شاع استخدامه كثيــراً فـــي مناطق العراق القديم ، في حين كان الحمار الاسود يتم جلبه من الاقاليم المجاورة[٣].

اما الحمار الوحشي فقد عرف في عدد من النصـــوص ووردت الاشـــارة إليـــه فـــي المعجمات اللغوية فقد ذكر بصيغة DUR. AS. DU السومرية ومرادفها المصطلح الاكـــدي akkannu[٤] .

ويبدو ان الحمار الوحشي قد استخدم قبل الحمار المدجن ، فقد كان الحمار الوحشـــي من بين الحيوانات المعروفة في العصور القديمة إلا انه انقرض بعد ذلك[٥]، وتمتد معرفته في في العراق القديم إلى العصور الحجرية ، فقد عثر على عظامه لاول مرة في موقـــع جرمـــو (شرق مدينة كركوك) التي يعود تاريخها إلى حوالي ٧٠٠٠ ق.م[٦].

كما يظهر الحمار الوحشي على الرسوم الجدارية في قرية ام الدباغيـــة مـــن عصـــر حسونة (٥٦٠٠– ٣٥٠٠ق.م) اذ ان الحمار الوحشي كان من الحيوانات التي فضـــل الســـكان قديما اصطيادها واستخدموها واسطة للنقل[٧].

اما الحمار المدجن فقد ظهر لاول مرة على شكل نماذج فنية تعود إلى عصر العُبيد اذ عثر على نماذج طينية منها تمثل شكل الحمار ، كذلك وجدت مشاهد الحميـــر بكثـــرة علـــى مشاهد الاختام الاسطوانية من عصر الوركاء وجمدة نصر التي تم العثور عليها في مدينة اور مما يوضح ان هذا الحيوان استخدم واسطة نقل منذ عصـــور مبكـــرة مـــن خـــلال لســـحب

---

(1) CAD, A/1, p.141, Also See : Oppenheim, L : OP. Cit, p. 174 .

(2) Salonen, A. : Hippologica … op. Cit, p. 71 .

(3) Ibid., p.71-74 .

(4) CAD., A/1, p. 274 .

(٥) محمود ، حافظ ابراهيم : الثروة الحيوانية ، الموصل ، ١٩٨٠ ، ص٥٨١ .

(6) Braidwood : Investigation in Iraq Kurdistan, Chicago, 1960, p. 47.

(7) Kirkbride, D.:“Umm Dabaghiyah a fourth preliminary report”, Iraq, vol. 37, 1974, 1974, p. 3-10 .

العربات فضلاً عن استخدامه في عملية الحراثة[١] (ينظر الاشكال رقم ١ ، ٢) ، ومن عصر فجر السلالات الثاني (٢٨٠٠ – ٢٦٠٠ق.م) ظهرت اشكال الحمير على المشاهد الفنية ايضا وعملت لها دمى صغيرة ، كذلك تم العثور على مقود "حلقة لجام" مثل عليه تمثال لحمار من هذا العصر ويرى بعض الباحثين ان هذا الحيوان يمثل الحمار الوحشي (الاخدر)[٢] (ينظر الشكل رقم ٣) .

ومن النماذج الفنية المهمة والتي ظهر عليها شكل الحمار وهي مسلة راية اور التي عُثر عليها ضمن محتويات المقبرة الملكية في اور ، اذ يلاحظ عليها مشهد لعدد من الحمير وهي تقوم بجر العربات ولعل هذا المشهد المنفذ على اللوحة يصور احد الاحتفالات الخاصة بتحقيق النصر ونقل الغنائم بواسطة العربات التي تجرها الحمير[٣] (ينظر الشكل رقم ٤). كذلك تبرز لنا منحوتة تمثل مركبة برونزية عثر عليها في (تل اجرب) وتعود بتاريخها إلى النصف الاول من الالف الثالث ق.م وتَسحب هذه المركبة مجموعة من الحمير[٤] (ينظر الشكل رقم ٥ ، ٢٨) .

وبذلك يتضح ان الحمار كان من اهم الحيوانات المستخدمة آنذاك للنقل وفي مختلف مناطق العراق قديما[٥] ، اذ كان يستخدم لحمل الاثقال وبشكل مستمر فضلا في استخدامه احياناً لركوب الافراد[٦].

فقد اتاحت هذه الوسيلة الرخيصة والملائمة سهولة التنقل التجاري براً ولمسافات طويلة ولاسيما في المناطق الجبلية والمتموجة ، بسبب طبيعة هذه المناطق وقلة المجاري النهرية فيها كما يتأكد ذلك من النصوص القانونية والعقود والرسائل التي وردتنا اذ تذكر النصوص على نحو دقيق ما كانت تتألف منه كل قافلة تجارية من التجار والسلع واعداد

---

(1) Legrain, L. : Ur Excavations Archaic Seal Impressions, vol. 3, New York, 1963, pp. 10-11 .

(2) Salonen, A. : Die Landfahrzeuge Des Alten Mesopotamien, Helsinki, 1951, p.120 .

(3) Moorey, P. R. : “pictorial Evidence for the History of Horse Riding in Iraq Before Before the Kassite period”, Iraq, vol. 32, 1970, p. 37 .

(4) Frankfort, Henri : The Art And Architecture of the Ancient orient, London, 1970, 1970, p. 54 .

(٥) كونتينو : المصدر السابق ، ص١٠٢ .

(٦) اوبنهايم ، ليو : بلاد ما بين النهرين ، ترجمة : سعدي فيضي عبد الرزاق ، بغداد ، ١٩٨١ ، ص٥٨ .

الحيوانات ، فضلاً عن عدتها من لجامها وسروجها وعلفها وقد اشير في معظم النصوص إلى ان كل قافلة كانت تتألف من ٥٠ – ١٠٠ حيوان من الحمير[١].

واقدم النصوص التي أُشير فيها إلى استخدام الحمير للنقل التجاري يعود إلى الالف الثالث ق.م وبالرغم من عدم تمكن الباحثين من قراءة النص بالكامل لصعوبة فهمه إلا انه ورد فيه وصف لتجهيز وارسال قافلة من الحمير تحمل اكياسا من الشعير في مدينة معينة في بلاد سومر إلى موقع في الاراضي المرتفعة في لوجستان الذي يقع في بلاد عيلام ، وقد اشير إلى ظروف هذه الرحلة التجارية وبعض الامور الاجتماعية التي حدثت فيها[٢].

اما في العصر الاكدي (٢٣٧١ – ٢٢٣٠ ق.م) فان كل قافلة تجارية كانت تضم عددا كبيرا نسبيا من الحمير[٣] وقد تصل اعداد الحمير في القافلة الواحدة احيانا إلى ٢٠٠ حمار، إذ كان التجار الاكديون يشترون الحمير من بلاد اشور في اثناء مرورهم بها[٤] ، وعند وصولهم وصولهم إلى المراكز التجارية في اسيا الصغرى كان التجار يقومون ببيع عدد كبير من حمير قوافلهم وكانوا يحققون أرباحاً مغرية منها ، كما كانت تسد الكلفة المتعلقة بالعلف الذي كان يصرف لها ولغذاء مرافقي القافلة في اثناء الرحلة ، ويفهم بعض النصوص ذات العلاقة استخدامهم العربات لنقل الحمولات الكبيرة كما استخدموا القوارب عند عبورهم الانهار، وكانوا يضعون البضائع على شكل رزم زوجية الترتيب فوق ظهور الحمير لموازنتها من الجانبين ثم يضعون فوق هذه الرزم اكياساً اصغر حجماً ، وربما تحمل معادن ثمينة كالذهب والفضة ، اما قطع المنسوجات فكانت توضع داخل الاكياس على ظهور الحمير وتبلغ من ٢٠–٣٠ قطعة لكل حمولة حمار ، أي حوالي ٨٠ كيلو غراما للحمل الواحد[٥]. اما في عصر عصر سلالة اور الثالثة (٢١١٢ – ٢٠٠٤ ق.م) فيبدو ان القوافل التجارية كانت تستخدم الحمير واسطة للنقل وحسب ما تخبرنا به النصوص المسمارية المكتشفة ، إذ ورد في عدد من

---

(1) Dalley, Stephanie :Mari and Karana Two Old Babylonian Cities, London, 1984, p. 157, Also see : Leemans : Foregin Trade, op. Cit, pp. 3 . 115. 134 .

(٢) ساكز ، هاري : عظمة بابل ، لندن ، ١٩٦٦ ، ترجمة : عامر سليمان ، الموصل ، ١٩٧٩،ص٣١٥ .

(٣) رشيد ، فوزي : سرجون الاكدي ،بغداد ، ١٩٩٠ ، ص٦٧–٦٨ .

(٤) الاحمد ، سامي سعيد : "التجارة" ، موسوعة الموصل الحضارية ، ج١ ، الموصل ، ١٩٩١،ص١٩٢ .

(٥) المصدر نفسه ، ص١٩٢ .

النصوص نقل اعداد منها من مدينة ماري ، فقد ذكر في نص ان مدينة ماري قد دفعت اعداداً من الحمير كأتاوة إلى مدن بلاد سومر[١].

وفي العصر البابلي القديم (٢٠٠٠ – ١٦٠٠ ق.م) كانت للحمير اهميـــة كبيـــرة فـــي التنقلات ونقل مراسلات الملوك والامراء مما يشير إلى مزايا هذا الحيوان ،ويفهم من مضمون رسالة بعث بها ، اشمي – داكان ، إلى اخيه ، يسمخ ادد عن حاجته لعدد من الحمير إذ ذكـــر فيها : "اجلب لي عددا من الحمير من اعالي ارض أندريق (في شمال شرق بلاد الرافـــدين) ، وارض خربي ، خذ المشورة واخبرهم بذلك ، فقد سبق ان حصل الملك عدة مرات على عدد منها من اندريق ، ومن انا – ادو .. والان اجمع لي .. وابعث عدداً من الحمير القوية"[٢].

اما الاشوريون فقد استخدموا الحمير على نطاق واسع للركوب وكانت تًعد من وسائط الاتصال الملكية الرئيسة في بلاد اشور ولا سيما في بداية الالف الثاني ق.م ، كما اســـتخدمت للاغراض التجارية ونقل البضائع اذ كانت تستخدم للنقل التجاري مع وسط الاناضول فضـــلاً عن استخدامها في سحب العربات الصغيرة[٣]، ونظرا لاهمية هذا الحيوان واســـتخداماته فقـــد احتل مكانة مهمة في بلاد اشور وكما يتضح ذلك من النصوص الاقتصادية والرسائل التجارية المكتشفة في موقع كول – تبة[٤] اذ تشير إلى قوافل الحمير المحملة بالبضائع ، إذ كان يتم نقل كميات ضخمة من معدن القصدير والمنسوجات من اشور إلى بلاد الاناضول بواسطة قوافـــل الحمير ، وكانت تلك البضائع تباع في منطقة الاناضول مقابل الفضة واحياناً الذهب الذي يعاد إلى اشور ليستثمر في قوافل جديدة اخرى[٥].

ويبدو ان القوافل التي كانت تنطلق من بلاد اشور تضم الواحدة منها ما يقـــرب مـــن مائتي حمار وكان المشرفون على القافلة وحراستها والعاملون على خدمتها يستلمون اجـــوراً

---

(١) المتولي ، نوالة : مدخل في دراسة .. ، المصدر السابق ، ص٣١٤-٣١٥ .

(٢) حمود : المصدر السابق ، ص٧٧-٧٨ .

(٣) الراوي ، فاروق ناصر : "الاوضاع الاجتماعية" ، موسوعة الموصل الحضـــارية ، مـــج١ ، موصـــل ، ١٩٩١ ، ص٢٧٧ .

(٤) كول تبة : منطقة اثرية تعرف باسم "كانش اوكانيش" وتقع إلى الشمال الشـــرقي مـــن مدينـــة قيصـــري التركية، وتبعد عنها بحوالي ٢٠ كم ، عن ذلك ينظر : النجفي ، حسن : معجم المصطلحات والاعلام في العراق القديم، بغداد ، ١٩٨٢ ، ص١٢١ .

(٥) لارسن ، م.ت :اشور القديمة .. ، المصدر السابق ، ص٣٤٤ .

على اعمالهم من اصحاب البضاعة ، فقد ورد ان احدى القوافل الاشورية نقلت مابقدر وزنه احد عشر طناً من القصدير من اشور إلى بلاد الاناضول[١]، اما بخصوص اوزان القوافل الاشورية ، فإن مجموع حمولة الحمار الواحد قدرت بنحو (أي ١٠٠ كغم) وكان معدن القصدير يحمل غالباً بحملين متوازنين كل حمل على جانب تعلوه المنسوجات[٢] ، اما اسعار الحمير فقد وردتنا اشارات مضيئة عنها من ارشيف ماري فضلاً عما ورد من اشارات من فترة العصر الاشوري القديم ، فقد ذكر فيها ان معدل سعر الحمار الواحد بشكل عام كان يبلغ بنحو ٢٠ شيقلاً[٣] من الفضة كما بيعت وفقا لبعض النصوص بأسعار اقل بلغت ٥,٥ شيقلاً من الفضة فقد كانت تتفاوت اسعارها بين السعر الاول كأعلى قيمة له وبين السعر الثاني كأدنى قيمة له[٤].

وهناك الكثير من النصوص التي تتعرض لاستخدام الحمير ولا سيما في رسائل وحوليات الملوك والحكام الاشوريين ، فمن العصر الاشوري القديم (٢٠٠٠ –١٥٠٠ ق.م) نقرأ عن حدوث ازمة ما بين شمشي ادد وابنه يسمح ادد حول تأخر وصول احد السفراء بسبب حدوث كسر في محور عجلة العربة التي كانت تقله واستفسر شمشي ادد من ابنه ساخطاً "ألا يتمكن من ان يركب حمارا"[٥] ، ويستدل من ذلك إلى ان السفراء والرسل كانوا يستخدمون الحمير في تنقلاتهم الداخلية والخارجية من خلال ربط العربات بها ، كما وردت اشارات عدة بخصوص الحمير في العصر الاشوري الحديث على شكل غنائم تم الحصول عليها أو على شكل اتاوات مفروضة على الاقوام المتمردة ، فمن خلال العصر الاشوري الحديث الذي تعاظمت فيه قوة الاشوريين وامتد نفوذهم إلى مسافات بعيدة[٦] .

---

(١) الهاشمي : التجارة ، المصدر السابق ، ص٢٢٣ .

(٢) ساكز ، هاري : قوة اشور ، لندن ، ١٩٨٤ ، ترجمة : عامر سليمان ، بغداد ، ١٩٩٩ ، ص٥٥-٥٦.

(٣) الشيقل : وهو وحدة وزن ويعادل ١/٦٠ جزء من المانا "MA. NA" أو ما يعادل ٨.٣غم وفق الاوزان الحالية ، ويعود استخدام وحدة وزن الشيقل إلى العصر السومري ، اذ وردت بصيغة (GIN) وتقابلها باللغة الاكدية المفردة (Siqlu) للمزيد عن ذلك ينظر : الدليمي ، مؤيد محمد سليمان جعفر : الاوزان في العراق القديم في ضوء الكتابات المسمارية المنشورة وغير المنشورة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١ ، ص٤٧ .

(٤) حمود ، المصدر السابق ، ص٧٨ .

(٥) ساكز ، هاري : عظمة بابل ، المصدر السابق ، ص٢٦٥ .

(٦) باقر : المقدمة .. ، المصدر السابق ، ص٤٩٧ .

ونقرأ في حوليات الملك توكلتي ننورتا الثاني (٨٩٠ – ٨٨٤ ق.م) مقدار الغنائم التي حصل عليها والتي كان من ضمنها الحمير ، وجاءت الحملات العسكرية الواسعة التي كانت بمثابة استعراض القوة الاشورية واشاعة الرعب والخوف في نفوس الاقوام المعادية له و لاسيما امام الدويلات والتجمعات المتمردة ضده[١] ، فقد كانت الاقوام القاطنة على طول الفرات الاوسط والاعلى حتى "خندانو" كانت تقدم الهدايا للملوك الاشوريين ومن بينها الجمال والحمير ، فقد ذكر احد النصوص عن تقديم "٣٠ جملاً و ٥٠ شاة و ٣٠ حماراً للاشوريين"[٢]، كذلك ذُكر في حوليات الملك توكلتي ننورتا الثاني في رحلته باتجاه الفرات الاعلى عن تقديم ملوك وحكام المنطقة اليه مختلف الهدايا وقد جاء في النص الاتي :" بينما كنت في سيراقو ، حصلت على الاتاوة من حراني اللاقي ٣ منا من الذهب و ١٠ منا من الفضة و ٣٠ (؟) نحاسا و ٦ طالنت من الرصاص و ٢٠حمارا"[٣].

كذلك تضمنت عدة رسائل اشورية اشارات مهمة توضح دور الرسل في عملية حمل الاتاوات والضرائب وايرادها إلى الحكومة الاشورية فضلاً عن الهدايا التي كان يتبادلها الملوك والحكام تعبيراً عن العلاقات الطيبة التي تربط بينهم فقد ذكر من بينها الحمير فقد جاء في رسالة موجهة إلى الملك سرجون الثاني (٧٢١ – ٧٠٥ ق.م) من قبل موظفه المدعو "اشور دور باني" يخبره ان الرسل قد جلبوا الاتاوة التي تضمنت :"بغل واحد وثلاثة حمير وصلتني مع المبعوثين"[٤].

كذلك تقدم لنا رسالة اخرى بعض المعلومات عن الوسائل التي كان يسخدمها الرسل في تنقلاتهم والمحطات البريدية التي كانت تُسلم الحيوانات القادمة والذاهبة اليها ، جاء فيها : "ان الحيوان الذي كان تحت تصرفي قد اهلكته ويعلم الملك سيدي بأنه ليس هناك اسطبل

---

(1) Olmstead, A.T.: History of Assyria, London, 1960, p. 77 .

(2) ARAB, vol. 1, p. 130.

- المنا : وحدة وزن بابلية تعادل حوالي نصف كيلوغرام ، ينظر : الهاشمي : التجارة ،المصدر السابق ، ص٢٣١ .
- الطالنت : وهي وحدة قياس وزن تعادل حوالي ٣٠.٣ كغم ، ينظر : النجفي ، المصدر السابق ، ص٢٤٠ .

(3) ARAB : p. 131

(٤) جاسم ، زهير : نظام الاتصالات .. ، المصدر السابق ، ص٩ .

(محطة بريد) في شابيرشو والحيوانات التي تذهب لا تعود ، لقد استنفذت حيواناتي ، وبعلم الملك سيدي ان حمير جر متوفرة في كلخ .. عربة .. مجموعة حيواناتي وسائق العربة"[١].

كما ورد في حوليات الملك الاشوري سنحاريب (٧٠٤ – ٦٨١ ق.م) انه عندما دخل مدينة بابل للقضاء على تجمعات المتمردين من الكلديين والاراميين تمكن من الحصول على ممتلكاتهم التي لا تحصى من الخيول والبغال والحمير والبقر والاغنام"[٢] ، وكذلك جاء في حوليات الملك اشور بانبيال ايضاً (٦٦٨ – ٦٢٧ ق.م) بان قبيلة "كمبولو" الارامية كانت تعادي اشور بانبيال باستمرار لذلك قام بتوجيه حملة عسكرية عليها تمكن خلالها من الحصول على عدة انواع من الحيوانات منها "الابقار والاغنام والحمير والخيول والبغال" التي جلبها إلى مدينة اشور[٣].

ومن عهد الملك اشور بانيبال ايضاً عثر على قطعة منحوتة من حجر المرمر من قصر اشور بانيبال في نينوى وهي بارتفاع ٢ قدم ، نفذ عليها مشهد يدل على عملية صيد الحمير البرية[٤] (ينظر الشكل رقم ٦) .

ـ الثيران :

يُعد الثور من الحيوانات التي دجنت في بلاد الرافدين منذ عصر جرمو في الالف السابع ق.م ، وكما يستدل على ذلك من المخلفات الاثرية العائدة لهذا العصر[٥].

وتؤكد الدراسات والبحوث الاثرية وجود نوعان من الثيران ، النوع الأول عرف بالثور البري وهو من الحيوانات البرية التي لم يعد لها وجود في العراق اليوم ، إذ وجدت متحجرات عظام هذا النوع من الثيران من العصور الحجرية المبكرة ، اما النوع الثاني فهو

---

(١) جاسم ، زهير : نظام الاتصالات .. ، المصدر السابق ، ص٩٩-١٠٠ .

(2) ARAB, vol. 2 , p. 116. .

(3) Ibid . p. 300 .

(٤) احمد ، نزار عبد اللطيف : النحت البارز في عهد الملك اشور بانبيال ، رسالة ماجستير غير منشورة ، اكاديمية الفنون الجميلة ، جامعة بغداد ، ١٩٨٧ ، ص١٠٢ .

(٥) الدباغ ، تقي : "تدجين الحيوان استنادًا إلى الاثار المكتشفة في المواقع الاثرية" ، مجلة كلية الاداب ، بغداد، عدد ٣٠ ، ١٩٨١ ، ص٢٩٨ .

الثور المدجن فقد عثر على عظام هذا النوع في مناطق عديدة مثل كهف شانيدار (١٠٠٠٠ ق.م) وموقع جرمو (٧٠٠٠ ق.م)(١)

جاءت تسمية الثور في الكتابات المسمارية بصيغة GU^4 أو GUD ترادفها باللغة الاكدية تسمية alpû(٢) ، كما عرف الثور بصفته المدجنة عند السومريين بصيغة NI`NDA أو GU.NINDA التي يقابلها باللغة الاكدية بصيغة Miru أو biru(٣). استخدم هذا الحيوان واسطة نقل برية ولكن على نطاق محدود قياسا بحيوانات النقل البرية الاخرى ، إذ استخدم في بداية الامر في سحب الزلاقات ومن ثم العربات ، كما ظهر ذلك ممثلاً على المخلفات الفنية (ينظر الشكل رقم ٧) ، فقد استخدمت الزلاقة للتنقل في المياه شبه الضحلة والاراضي الطينية في مناطق الاهوار وكانت تُسحب بواسطة الثيران(٤).

كما يبدو فإن الزلاقات التي كانت تسحبها الثيران استخدمت في مدينة اور لنقل جثث الاموات إلى المقابر(٥) ، وتطور استخدام الثيران فيما بعد إلا سحب العربات التي تحتوي على على عجلات متحركة (ينظر الشكل رقم ٨) فضلا عن استخدامها في عملية الحراثة(٦) (ينظر الشكل رقم٩) .

ولا تعيننا المخلفات الاثرية كثيرا عن بدايات استخدام حيوان الثور واسطة للنقل في العراق القديم ، إذ ان المعلومات قليلة جدا عن ذلك ، كما ان هناك اسباباً عدة ربما تكشف عن قلة استخدام الثور منها ان الثور حيوان بطيء الحركة قياساً بحركة البغال والحمير السريعة الحركة ، فقد استخدمت الواسطتان واستناداً إلى ادلة المكتشفات الاثرية في عصور مبكرة لجر الزلاقات ولا سيما الحمير ، إذ استخدمت في بداية العصر السومري ، فضلاً عن استخدام الحمير في جر العربات وجر المحاريث الزراعية ايضاً ، وقد قل استخدام الثور إلى درجة

---

(١) محمود ، حافظ : المصدر السابق ، ص٥٨٣-٥٨٤ .

(2) Salonen : Hippologica …, op. Cit., p. 78, ALSO See : CAD, A, pp. 364-365 .

(3) Oppen heim, L : the Domestic Animals …., OP. Cit, JNES, VOL.4, pp. 168-169 .

(٤) رشيد : وسائط النقل ...، المصدر السابق ، ص١٠٨-١٠٩ .

(٥) الدباغ ، تقي : "السلاح في عصور قبل التاريخ" ، موسوعة الجيش والسلاح ، ج١ ، بغداد ، ١٩٨٨ ، ص٤٠ .

(٦) حمود ، المصدر السابق ، ص٧٩ .

ملحوظة بعد استخدام الخيول للتنقل ومنذ العصر الكشي كواسطة نقل رئيسة في الحقب الزمنية اللاحقة[١].

لقد ظهر شكل الثور المدجن على المشاهد المكتشفة من عصر حلف خــلال الالــف الخامس ق.م من خلال الرسوم المنفذة على سطوح الفخاريات ومما تقدم تكون فكرة واضــحة عن بداية تقديس حيوان الثور في المعتقدات الدينية آنذاك ، اما عن المشاهد الفنية التي تعــود إلى عصر الوركاء ، فعلى مشهد ختم اسطواني يشاهد ثوران في حقــل مــن نبــات الــذرة (ينظر شكل رقم ١٠) مما يدل على استخدام الثور في الاعمال الزراعية[٢].

ومن عصر فجر السلالات الأول (٢٩٠٠ – ٢٨٠٠ ق.م) تــم العثــور علــى خــتم اسطواني صور فيها مشهد لرجلين يركبان على ظهر ثور وهو مــا يشــير إلــى اســتخدامه للنقل[٣]، ومن عصر فجر السلالات الثاني (٢٨٠٠ – ٢٦٠٠ ق.م) ومن منطقة ديالى تحديــدا تم العثور على لوح صور فيه مشهد فلاح يركب ثورا مما يؤكد ايضاً عن استخدام الثور فــي التنقل والاعمال الزراعية خلال عصر فجر السلالات[٤]. (ينظر الشكل رقم ١١ – أ ، ب) .

كما ضمت المواد القانونية[٥] في "قانون لبت عشتار وقانون اشنونا وقانون حمورابي" اشارات صريحة إلى استخدام الثور في كثير من الاعمال منها سحب العربات وحمل البضائع، وكان يُستأجر من اصحابه لاستخدامه في كثير من الاعمال كحراثة الأرض أو لجر العربــات أو لاستخدامه واسطة للركوب أو التنقل بين الاماكن القريبة .

اما في العصر الاشوري فيلاحظ ان هناك عدداً من المنحوتات البارزة التي تصــور العربات التي تجرها الثيران ، فمن عهد الملك تيجلاتبليزر الثالث (٧٤٤ – ٧٢٧ ق.م) يشاهد

---

(١) الدباغ ، تقي : تدجين الحيوان .. ، المصدر السابق ، ص٢٩٨ .

(٢) سوسة ، احمد : تاريخ حضارة وادي الرافدين في ضوء مشاريع الري الزراعية والمكتشــفات الاثاريــة والمصادر التاريخية ، الجزء الأول ، بغداد ، ١٩٨٣ ، ص٤٧٣ .

(3) Strommenger, Eva : the Art of Mesopotamia, London, 1964, p. 383, plate. 16 .

(٤) بارو ، اندريه : سومر فنونها وحضارتها ، ترجمة : عيسى سلمان وسليم طه التكريتي ، بغداد ، ١٩٧٩، ١٩٧٩، ص٣٤٦ .

(٥) المواد القانونية : ينظر عن تفاصيل الموضوع في الفصل الرابع .

على منحوتة بارزة عملية نقل سكان مدينة متمردة ، إذ تجلس نساؤها واطفالها على عربات تجرها الثيران[١] . (ينظر شكل رقم ١٢) .

ومن قصر الملك الاشوري اشور بانبيال (٦٦٨-٦٢٧ ق.م) الذي يقع في نينوى ، عثر على منحوتة بارزة تبين ايضا عملية ترحيل السكان المتمردين إذ يظهر الجنود وهم يمشون بجانب العربة التي تحمل النساء والاطفال ، ويلاحظ ان العربة يسحبها زوج من الثيران[٢] (ينظر شكل رقم ١٣) .

وبذلك يبدو واضحا من مشاهد المنحوتات الجدارية ان الثور استخدم في بلاد اشور لجر العربات الخاصة بنقل الاشخاص والبضائع ، فضلا عن استخدامه في الاعمال الاخرى كحرث الاراضي الزراعية وواسطة ركوب للمسافات القصيرة وعلى الطرق والمسالك المنبسطة والمفتوحة .

ـ البغال :

وردَ في كثير من النصوص المسمارية اسم هذا الحيوان واستخدامه واسطة نقل إلى جانب الحمار والثور ، وقد وردت الاشارة اليه في بعض النصوص باسم "حمار الجبل" إذ استخدم واسطة لنقل البضائع التجارية إلى درجة كبيرة ولا سيما في المناطق الجبلية[٣] .

ويرى الباحث (Armas Salonen) ان البغل حيوان هجين من الحصان وأنثى الحمار ، وكان ظهوره في بلاد الرافدين مرتبطا بظهور الحصان[٤] ، وقد وردت تسمية البغل في النصوص المسمارية بصيغ عدة فقد اشير اليه بالصيغة السومرية ANSE. LIBIR التي تقابلها بالصيغة الاكدية dusu2 ، كذلك ورد بصيغة ANSE. NUN. NA التي ترادفها بالاكدية damdammu كما اشير اليه بالصيغة السومرية

---

(١) الحديدي ، احمد زيدان خلف صالح : الملك الاشوري تجلاتبليزر الثالث (٧٤٥ – ٧٢٧ ق.م) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١ ، ص٨٩ .

(2) Pritchard, J.B. : the Ancient Near East An Anthology of Texts and Pictures, London, 1958, Fig. 43.

(٣) حمود : المصدر السابق ، ص٨٠ .

(4) Salonen : Hippologica, op. Cit, pp. 70 – 72 .

ANSE. SU_2. MUL – (gi – ga) التي تقابلها بالاكديـــة صـــيغة paru ، وذكـــر ايضـــا بالصيغة السومرية ANSE. ger_3 . NUN. NA ويرادفها الصيغة الاكدية kudannu[١].

ومن خلال النصوص المسمارية يتضح لنا ظهور اسماء عديدة تدل على نوع العمـــل التي كانت البغال تنجزه فمثلا dusu2 أو ANSE. LIBIR فقد كانت هـــذه التســـمية هـــي الشائعة للبغل ، إذ وردت هذه الصيغة بكثرة في النصوص الاقتصادية من العصر الاكدي ، إذ تذكر معظم النصوص الاكدية استخدام هذا النوع من البغال في سحب المحراث أي أســـتخدم للحراثة ، كذلك ذكر في النصوص الاكدية ان استخدام البغل في عملية الحراثة اســـرع مـــن الثور[٢] .

وكذلك تخبرنا النصوص الواردة من سلالة اور الثالثة ان البغل من نـــوع $dusu_2$ أو ANSE. LIBIR قد أستخدم في مدينة ماري واسطة لنقل البضائع التجارية التي كانت تسير باتجاه بلاد الشام[٣] ، اما تسمية ANSE.NUN أو damdammu فذكرت فـــي النصـــوص السومرية وتعني "البغال الكبيرة" وقد استخدمت في سحب العربات ذات العجلتين التي كانـــت تستخدم في الاحتفالات والاعياد ، اما تســـمية ANSE. SU_2 – MUL = paru ، فكلمـــة " paru " الاكدية فتعطي معنى الحمار الوحشي إلا ان هذه التسمية اطلقت على البغال التي تنقل الاحمال الثقيلة فضلاً عن انها استخدمت في سحب العربات[٤] لا سيما في العصر الاكـــدي ، اما تسمية ANSE. Ger^3, NUN. NA = kudannu فهـــي تعكـــس التســـمية الســـومرية ANSE. Ger^3-NUN.NA التي تعني البغال ذوات السيقان الكبيرة أو الطويلة وقد ذكـــرت هذه التسمية الأخيرة للاشارة إلى البغال في نصوص سلالة اور الثالثة السومرية ولاسيما فـــي نصوص التراتيل الملكية العائدة للملك شولكي[٥] فقد جلبت هذه النوعية من البغال مـــن بـــلاد اشور ومن ثم نقلت إلى المناطق الجنوبية من بلاد الرافدين ، ومن خلال التســـميات الـــواردة "للبغل" في نصوص العصر الاكدي ونصوص سلالة اور الثالثة يتضح ان البغل كان يعد مـــن

---

(1) Salonen : Hippologica, op. Cit, pp. 71-76 .

(2) Ibid, pp. 71 – 72

(٣) المتولي ، نوالة : مدخل في دراسة ... ، المصدر السابق ، ص٣١٤ .

(4) Salonen : op. Cit, pp. 73-76 .

(٥) شولكي : من ابرز الملوك الذين حكموا سلالة أور الثالثة بعد الملك اور– نمو وقـــد حكـــم حـــوالي ٤٨ عاماً ، للمزيد عن ذلك ينظر : باقر : المقدمة .. ، المصدر السابق ، ص٣٨٥ .

الحيوانات المهمة التي استخدمت واسطة للتنقل في مختلف المناطق من العراق القديم ، اذ كان يفضل على الحمار والحصان في جر العربات ولا سيما عربات الحمولات الثقيلة ، وذلك لكونه حيواناً قوياً ونشيط ، كما انه اسرع من الحمار في عملية النقل ولاسيما في المناطق الجبلية ذات المسالك الوعرة والصعبة[١].

اما عن بداية استخدام هذا الحيوان فيعتقد انه كان في المناطق الجبلية الشمالية ، ويبدو ان تدجين البغل قد ظهر في بلاد اشور إذ استخدم هذا الحيوان في عبور الممرات الجبلية الشمالية من بلاد اشور إلى درجة كبيرة اذ كان يستخدم واسطة نقل من والى بلاد اشور ، وبعد ذلك انتشر استخدامه في القسم الاوسط والجنوبي من العراق ، اذ ذكر في النصوص الاكدية والسومرية عن استخدامه للتنقل في الطرق والمسالك الصعبة ولا سيما الجبلية ، لمزاياه في صعود واجتياز الممرات الجبلية بحذر وهو محمل بحمولات ثقيلة ، اذ يصعد هذا الحيوان الممرات الجبلية بطريقة هادئة وثابتة وسريعة نوعا ما قياسا بالحمار الذي قد يتعرض إلى الانزلاق والسقوط في اثناء صعوده في تلك الممرات الجبلية ، فضلاً عن بطء حركة الحمار ولاسيما إذا حُمل بحمولات ثقيلة[٢].

لقد ورد ذكر حيوان البغل في الكتابات الملكية الاشورية مراراً ، اذ كان من بين حيوانات الغنائم التي يحصل عليها الملوك خلال حملاتهم العسكرية ، كذلك كان يتم الحصول على البغال عن طريق الاتاوات المفروضة على الاقاليم التابعة لبلاد اشور . فقد ذكر الملك الاشوري تجلاتبليزر الثالث (٧٤٥-٧٢٧ ق.م) في حولياته بهذا الخصوص عن شنه عدة حملات نحو بلاد اورارتو في بلاد الاناضول[٣] وبعد قضائه عل الحلف المعادي الذي شكلته

---

(1) Salonen : Op. Cit, pp. 75-76 .

(2) Ibid, pp. 75-76 .

(٣) شكلت بلاد اورارتو مشكلة مستعصية ورئيسة للملوك الاشوريين واصبحت نداً قوياً تهدد حدودهم الشمالية باستمرار واذا استعرضنا تاريخ الاحداث بين اعوام (٨١٠ – ٧٧٥ ق.م) نجد ان ملوك اورارتو قاموا بتوسيع حدود مملكتهم بشكل واسع وخطير ولاسيما في عهد اركشتي الاول (٧٨٥-٧٥٣ ق.م) الذي تفاخر في احد النصوص العائدة له بعدد الغنائم التي استولى عليها من الاشوريين ، وازاء هذا الموقف قام الملك تجلاتبليزر الثالث ، بشن سلسلة من الحملات العسكرية افصحت عن خطته الهادفة إلى دفع قوة اورارتو المعادية وازاحتها من حدودها بتوجيه ضربات مدمرة اليها في المواقع التي كانت توجد فيها قطعاتها العسكرية البعيدة عن قواعدها التسويقية والتموينية ، للمزيد من التفاصيل عن تلك الحملات ينظر: الحديدي ، احمد ، تجلاتبليزر الثالث ، المصدر السابق ، ص٥٨-٦٠ .

بلاد اورارتو ضده بدأ هذا الملك بأخذ منهم الكثير من الخيول والبغـال والجمـال والماشـية كغنائم[١].

كذلك ورد في رسالة موجهة إلى الملك سرجون الثاني (٧٢٢-٧٠٥ ق.م) مـن احـد موظفيه الذي كان يتولى ادارة احد الاقاليم التابعة للملك سرجون الثاني ، يخبره فيها ان الرسل جلبوا الاتاوة التي كانت تتكون من "بغل واحد وثلاثة حمير وصلتني مع المبعوثين"[٢] ، كمـا تردد اسم حيوان البغل في حوليات الملك اشور بانبيال (٦٦٨-٦٢٦ ق.م) مرارا عند الاشارة إلى الغنائم التي حصل عليها بعد قضائه على القبائل المتمردة ولا سيما في الجهات الشـرقية من بلاد اشور وكان من بين هذه الغنائم "الحمير والخيول والبغال"[٣].

ـ الخيول :

وردَت تسمية الخيل باللغة السومرية بصيغة ANSE. KUR. RA. وباللغة الاكديـة بصيغة Sisu اذ وردت الاشارة اليها في النصوص ذات العلاقة بتسليم الحبوب للعلف الـذي كان يقدم إلى هذا الحيوان[٤].

وتعد الخيول من اهم الحيوانات التي استخدمت واسطة للتنقل في العراق القديم إلا ان استخدام هذا الحيوان في العصور المبكرة ليس واضحا في الاقل في حالته المدجنة[٥]، ويعتقد الباحث (Salonen) ان الخيول كانت موجودة في بلاد الرافدين وتحديدا في مدينة بابل ومنـذ اواسط الالف الثالث ق.م إذ كان هذا الحيوان يجلب من شمال العراق إلا ان اسـتخدامه كـان قليلا جدا[٦]. اما الباحث الانكليزي (Woolly) فيرى من خلال تحليل بقايا عظام الحيوانـات ودراستها التي عثر عليها في المقبرة الملكية في اور انها تضم من بينها عظامـاً لحيوانـات

---

(١) ساكز ، هاري : عظمة بابل ، المصدر السابق ، ص١٣٩ .

(٢) جاسم ، زهير : نظام الاتصالات .. ، المصدر السابق ، ص٩ .

(3) ARAB, vol. 2, p. 300 .

(4) AHW, p. 1051 .

(٥) الهاشمي ، رضا جواد : "تاريخ الخيل والفروسية في العراق القديم" ، سـومر ، المجلـد ٤٦ ، بغـداد ، ١٩٩٠ ، ص٢٤٣ .

(6) Salonen : Hippologica … , Op. Cit, pp. 11-12 .

هجينة من الحمير والخيول ، وان الخيول وجدت في العراق القديم منذ الالف الثالث ق.م ولكن بنسبة قليلة جدا[١].

وتشير المعلومات المتوافرة إلى ان الخَيل قد دجنت وتمت تربيتها منذ زمن سلالة اور الثالثة (٢١١٢ – ٢٠٠٤ ق.م) ، اذ ورد اسم الخيل في ترتيلة تعود للملك شولكي (ثاني ملوك سلالة اور الثالثة) ، وهذه الاشارة المنفردة للخيل لا تؤكد انتشاره بصورة واسعة آنذاك[٢] ربما بسبب ارتفاع سعره ، ويتوضح ذلك في اشارة وردت في احد النصوص ان سعر الواحد مـــن الخيول كان يساوي ٦٠٠ شيقل تقريبا أي اكثر بـــ ١٥ من سعر الثور أو الحمـــار[٣] ، ومـــن خلال ترجمة معنى الكلمة السومرية ANSE.KUR. RA. والتي تعني حرفيا حمار الجبل ، يتضح ان الخيل كانت حيوانات غير محلية وعلى الاغلب فان الكشيين[٤] هم اول من ادخلـــوا الخيول باعداد كبيرة وبحالتها المدجنة إلى العراق ، وربما تم جلب اعداد منها عـــن طريـــق الحثيين من بلاد الاناضول ايضاً وتم ادخالها إلى العراق آنذاك[٥].

اذ تم العثور في مدينة بابل ومن الفترة الكيشية وعلى دمية طينيـــة مزججـــة وبهيئـــة الخيل يركب على ظهرها خيال[٦] (ينظر شكل رقم ١٤) ، وبذلك يفهم إلى ان استخدام الخيـــل قد اتسع نطاقه منذ العصر الكشي إلا انها كانت موجودة في العصور التـــي ســـبقت العصـــر البابلي القديم فقد كانت الخيول معروفة عند العراقيين القدماء وبأعداد قليلة جدا كمـــا ســـبقت الاشارة إلى ذلك ، فالخيل المدجنة كانت نادرة ايضاً وكان سعرها مرتفعا جدا ، بحيث اقتصر اقتناؤها على فئة معينة ولا سيما الحكام والملوك ربما لاغراض المتاجرة ، ويبو ذلك واضحاً

---

(١) رشيد ، فوزي : وسائط النقل ... ، المصدر السابق ، ص١١٥ .

(٢) المصدر نفسه ، ص١١٦ .

(٣) حمود ، المصدر السابق ، ص٨٠ .

(٤) الكشيون : من الاقوام الجبلية التي كانت تسكن اصلاً في اواسط جبال زاكروس وهي الجبال التي تفصل تفصل بين العراق وايران ، وقد احتلوا مدينة بابل واقاموا سلالة حاكمة فيها دام حكمها زهاء اربعة قرون (١٥٩٥ – ١١٦٢ ق.م) للمزيد عن ذلك ينظر : باقر ، المقدمة ، المصدر السابق ، ص٤٤٦ .

(٥) باقر ، المصدر السابق ، ص٤٥٤ .

(٦) رويتر ، اوسكار : بابل المدينة الداخلية المركز ، ترجمة : نوال خورشيد سعيد وعلي يحيى منصـــور، بغداد ، ١٩٨٥ ، ص٣٣ .

من دراسة النصوص ذات العلاقة ، اذ ان الخيول خلال بداية الالف الثاني ق.م كانت تربى وتدرب للمتاجرة بها[١].

وقد تردد ذكر هذا الحيوان في النصوص المكتشفة في ماري وشغاربازار فقد ذكرت النصوص ان البابليين عرفوا تجارة الخيول منذ عهد سلالة بابل الاولى (١٨٩٤-١٥٩٥ق.م) اذ زودتنا بمعلومات عن تجارة الخيول ، كذلك وردت في النصوص اشارات عدة ومن عهد الملك البابلي (سمسوايلونا)[٢] إلى تجارة الخيول ايضاً[٣].

ومما تجدر الاشارة اليه هنا ان بعض الباحثين يعتقدون ان الخيول دخلت إلى العراق مع القبائل الحورية وانها نقلت تدريجياً مع مواد التجارة إلى اعالي الفرات ومنطقة الخابور ، اذ كانت مدينة كركميش[٤]، ومدينة ماري على صلة تجارية وسياسية واسعة مع كثير من المدن العراقية القديمة آنذاك[٥] كما يرجح بعض الباحثين ان الخيول وجدت في العراق منذ الهجرة الامورية في بداية الالف الثاني ق.م إلى العراق وانهم على الاكثر قد نجحوا في تدجينها قبل الحوريين والكشيين والحثيين ، ذلك ان قبائل السوتو[٦] كانت تمتلك الخيول وتتاجر فيها مع الاموريين وهذه القبائل كانت اقدم وجودا من القبائل الحورية أو الهندواوربية التي احتلت بلاد اشور ، ومن جانب اخر فان نصوص مدينة شوبات انليل (جغار بازار) قد افادت باستخدام الخيول في النقل السريع لبعض المواد التجارية الصغيرة ، وخير دليل على

---

(١) حمود ، المصدر السابق ، ص٨٠ .

(٢) سمسوايلونا : الملك السابع في سلالة بابل الاولى ، حكم لمدة ٣٨ سنة (١٧٤٩-١٧١٢) ق.م وكان قد اعتلى العرش بعد ابيه حمورابي ملك بابل ، للمزيد عن ذلك ينظر : النجفي ، المصدر السابق،ص١٧٩ .

(٣) العاني ، عماد طارق توفيق : المستجدات السكانية والسياسية والحضارية لعصر ما بعد اور الثالثة العصر البابلي القديم ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٩٧ ، ص٢٦١ .

(٤) كركميش : (طرابلس الحديثة) ، مدينة مهمة على نهر الفرات تقع عند الحدود التركية-السورية الحالية وقد ذكرت في نصوص ماري والمصادر الحثية وعرفت مركز مملكة صغيرة من الالف الثاني ق.م ، عن ذلك ينظر :

Oppenheim, L. : Letters from Mesopotamia, Chicago, 1967, p.214 .

(٥) العاني ، المصدر السابق ، ص٢٦١ – ٢٦٢ .

(٦) السوتو : قبائل بدوية كانت تستقر في منطقة البادية بين بلاد الرافدين وسوريا في زمن حمورابي والى القرن الثالث عشر ق.م ، وقد تعرضت إلى الكثير من الهجمات الارامية التي ادت إلى القضاء على هذه القبائل ، عن ذلك ينظر : بوستغيت : حضارة العراق .. ، المصدر السابق ، ص١٤١ .

كون الخيول في هذا العهد قد دجنت هو الاشـــارة إلـــى معرفـــة الامـــوريين للجـــام الخيـــل واستخدامهم للخيول ولكن على نطاق ضيق[1] .

كما ترد اشارات اخرى في نصوص العصر البابلي القـــديم إلـــى اســـتخدام الخيـــل خصوصا في المدة التي حكم فيها الملك حمورابي (١٧٩٢-١٧٥٠ ق.م) اذ تقدم ادلة وافيـــة على ذلك ، إذ وردت في عدة نصوص اشارات إلى قوائم علف الحيوانات وبضمنها ذكر علف الخيل ومنه يشير إلى بداية تدجينه[2] .

ان عدم ذكر الخيل في قانون حمورابي راجع إلى كون مواد القانون حصـــيلة جمـــع للقضايا السابقة ولما كان معروفاً من عادات وتقاليد موروثة سابقة وان مدة تـــدوين القـــانون يتطابق مع بداية عملية تدجينه ، ويعني ذلك ان الخيول كانت ما تزال نادرة وغاليـــة الـــثمن ولذلك لم يدخل استخدامها في تفاصيل الحياة اليومية وبصورة واسعة حتـــى تتطـــرق مـــواد القانون اليها[3].

كما يعتقد باحث اخر ان عدم استخدام الخيل بشكل كبير آنذاك يعود إلى قلة اعـــدادها فضلاً عن ان الخيل لم تستخدم لسحب العربات آنذاك لان تصاميم تلك العربـــات وعجلاتهـــا كانت لا تتناسب وسرعة الخيل ، اذ ان المعلومات المتوافرة تؤكد ان بعض الخيول استخدمت لسحب العربات ذات العجلات المخرمة[4]. وبطبيعة الحال فقد تطور استخدم هـــذه العجـــلات على مر الزمن فكان السبب في انتشار الخيل واستخدامها في سحب العربات ، وان اقدم اشارة تذكر استخدام الخيل مع العربات الحربية ذات العجلتين قد وردت في كتابـــة مســـمارية مـــن كبدوكيا ، إذ تشير إلى ان احد امراء وسط الاناضول والمعاصر للملك حمورابي قـــد جهـــز جيشاً وزوده بالعربات التي تسحبها الخيول[5].

ويبدو ان اهمية استخدام الخيل ازدادت على مر العصور بوصفها واسطة نقل سريعة في اختصار المسافات بوقت قصير . وكما ذكرنا فقد اقتصر استخدامها في البداية واسطة نقل

---

(١) العاني : المصدر السابق ، ص٢٦٢ .

(٢) رشيد : وسائط النقل ، المصدر السابق ، ص١١٦ .

(٣) المصدر نفسه ، ص١١٦-١١٧ .

(٤) المعلومات المتوافرة تشير إلى ان اول من ابتكر هذا النوع من العجلات هم الحثيون ، عن ذلك ينظـــر : المصدر نفسه ، ص١١٧ .

(٥) المصدر نفسه ، ص١١٧ .

للملوك والامراء ، لهذا كانت توضع تحت عناية اشخاص معينين لتربيتها وتقديم الطعام الجيد لها ، فضلاً عن الاعتناء بجنسها وعمرها[١] ، ثم بعد ذلك انتشر استخدامها إلى درجة كبيرة في سحب العربات بشكل رئيس وكذلك استخدمت في الحملات العسكرية[٢] .

وقد اهتم الاشوريون بالخيول واعتنوا بها عناية فائقة حتى اصبحت ملازمة لهم في سلمهم وحربهم ، وقد تضمنت النصوص الملكية الاشورية المكتشفة في مدينة نمرود (كلخُ)[٣] قوائم بمختلف انواع الخيول من حيث اصولها وانواعها وحتى الوانها[٤] مما يعكس خبرة الاشوريين بتربية الخيول تربية صحيحة ومن خلال ما تؤكد كتاباتهم ومنحوتاتهم عنها والتي تتناول في معظمها انواع خيول الحرب وخويل السلم[٥] .

وقد كانت للخيول استخدامات كثيرة في بلاد اشور فقد استخدمت للاغراض العسكرية في صنف الخيالة وصنف العربات الملكية ، كذلك استخدمت في نقل البريد وفي المحطات البريدية لنقل الرسل أو سحب عربات البريد ، اذ كانت تلك المحطات البريدية توفر للرسل والمبعوثين خيولاً بديلة لخيولهم المنهكة في كل مسافة ، فعندما يصل الرسول إلى محطة معينة كان يتم استبدال خيله استعدادا للتحرك نحو المرحلة التالية من الرحلة وهكذا[٦]. كما استخدم الاشوريون الخيول وبكثرة في اعيادهم ومنها عيد (اكيتو)[٧] اذ يخبرنا الملك الاشوري

---

(١) عبد اللطيف ، سجى مؤيد : الحيوان في ادب العراق القديم ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب، جامعة بغداد ، ١٩٩٧ ، ص١٦٦ .

(٢) المنذري ، منذر علي عبد الملك : نصوص ادارية وقضائية من تل الفخار (كوروخاني) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٩٩ ، ص٣٩ .

(٣) كلخُ : هي مدينة (النمرود) ثاني عاصمة اشورية ، يطلق عليها اسم كالخ أو كالح تقع على الجانب الشرقي من دجلة وهي قريبة من الموصل ، ينظر : النجفي ، المصدر السابق ، ص١٤ .

(4) postgate J.N. and Stephanie Dallay : the Tablets from Fort Shalmeneser, London, 1984, pp. 20-21 .

(٥) الجادر ، وليد : "اشور بانبيال ، القائد الفارس" ، الجيش والسلاح ، ج١ ، بغداد ، ١٩٨٨ ، ص٣٠٣ .

(٦) جاسم ، زهير : نظام الاتصالات .. ، المصدر السابق ، ص١٠٥ .

(٧) اكيتو : تعني بشكل خاص اسم احد الاعياد العراقية القديمة ، وظهرت كلمة اكيتو في النصوص السومرية السومرية بصيغ عديدة ، ولم يتفق المختصون حتى إلان حول اصل هذه الكلمة إذ تعددت اراء الباحثين حولها فمنهم من يذكر انها كلمة اكدية ومنهم من اشار إلى انها كلمة سومرية الاصل ، للمزيد من التفاصيل عن ذلك ينظر : النعيمي ، راجحة خضر عباس : الاعياد في حضارة بلاد وادي الرافدين ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٦ ، ص٥٦-٥٧ .

الاشوري شمشي ادد الاول (١٨١٣-١٧٨١) ق.م برسالة موجهة إلى ابنه يسمح ادد ، يطلب منه ارسال الخيول والبغال والعربات الصغيرة لاستخدامها في مدينة اشور استعداداً لمناسبة عيد اكيتو[١]. كذلك تم تبادل انواع من الخيول بين الملوك والحكام تعبيراً عن علاقات الصداقة فيما بينهم ، وقد وردت الاشارة في رسالة موجهة من الملك سنحاريب (٧٠٤-٦٨١ق.م) إلى والده الملك سرجون ، يخبره فيها ان رسول المانيين قد جلب خيلاً هدية للملك الاشوري :"رسول المانيين جاءني وقدم هدية الضيافة خيلاً "[٢].

وكما سبقت الاشارة فقد اهتم الاشوريون بتقوية صنوف جيشهم وقطعاتهم العسكرية لتحقيق مهامها ، ومنها صنف الخيالة وصنف المركبات (العربات) ، فقد كان لصنف الخيالة دوره المهم في الجيش الاشوري وكان ذا اهمية خاصة في تحقيق الانتصار على الاعداء و سيما في العصر الاشوري الحديث[٣] ، فقد لقي صنف الخيالة اهتماماً بالغا من لدن الملوك الاشوريين ، إذ اعتنوا بترويض الخيول ورشاقتها لتكون شديدة التحمل وسريعة الحركة ، فقد صورت المنحوتات الجدارية جانبا من العناية بها واطعامها وتنظيفها ، فكان الواجب الاساس لهذا الصنف هو الهجوم المفاجئ والمباغت من خلال السرعة الفائقة في اختراق قطعات العدو ثم التمهيد للقتال في اكثر من مكان ومتابعة فلول المنهزمين ، فضلاً عن مهمتها الاساسية الاخرى في تمشيط المنطقة من جيوب الاعداء[٤]. (ينظر الشكل رقم ١٥) .

اما صنف المركبات التي تجرها الخيول فقد استخدمت في المعارك على نطاق واسع ومنذ العصر الاشوري الحديث ، وقد اثبت هذا الصنف فعاليته في حسم الكثير من المعارك اذ كان يتقدم القطعات العسكرية ويقوم بالهجوم المفاجئ والخاطف على الاعداء[٥]. (ينظر شكل رقم ١٦) ، كما واستخدمت الخيول في سحب العربات الملكية الحربية التي كانت لها مواصفات معينة تختلف عن باقي العربات ، ففي زمن الملك اشور ناصربال الثاني

---

(١) العاني : المصدر السابق ، ص٢٦٢ .

(٢) جاسم ، زهير : نظام الاتصالات ، المصدر السابق ، ص١٠٧ .

(٣) عبد الله ، يوسف خلف :"صنوف الجيش الاشوري" ، موسوعة الجيش والسلاح ، ج١ ، بغداد ، ١٩٨٨ ، ، ص٣٦٥ .

(٤) اسماعيل ، بهيجة خليل :"الجيش في العصر الاشوري" ، موسوعة الموصل الحضارية ، ج١ ، ١٩٩١ ، ، موصل ، ص٢٨٤ .

(٥) المصدر نفسه ، ص٢٨٣ .

(٨٨٣-٨٥٩ ق.م) تظهر العربة ذات العجلتين التي كان يسحبها زوج من الخيول وتحمل شخصين أو ثلاثة اشخاص ونراها في المشاهد وهي تخترق صفوف الاعداء[١] (ينظر شكل رقم ١٧) .

اما عن مصادر الخيول في بلاد اشور فكان الاشوريون يحصلون عليها من خلال الغنائم والاتاوات ، فقد وردت في الحوليات الملكية الاشورية اشارات كثيرة إلى انواع الخيول التي كانت تستحصل من الغنائم الحربية ، ومن ذلك يخبرنا الملك الاشوري توكولتي ننورتا الثاني (٨٩٠-٨٨٤ ق.م) في حولياته انه فرض الاتاوات على المدن الواقعة في جبال طور عابدين قرب منابع دجلة الشمالية ، وجعلها تحت وصاية الدولة الاشورية وقد اشتملت تلك الاتاوات على اعداد كبيرة من الخيول إذ استخدمت في تجهيز الجيش الاشوري ، وقد جاء في احدى حولياته ما يأتي :"إذا انتم قدمتم لي الخيول فان الاله ادد الذي احبني سوف يسامحكم"[٢].

كما يتوضح في احد النصوص العائدة إلى الملك اشور بانبيال (٦٦٨-٦٢٧ق.م) عن فرض اتاوة مؤلفة من الخيول على (موكالو) ملك تابال في بلاد الاناضول جاء فيها "موكالو ملك تابال الذي لم يخضع لآبائي الملوك ارسل الي ابنته مع هدايا كثيرة إلى نينوى ، وقبل قدميّ ، وفرضتُ عليه أتاوة سنوية من الخيول الاصلية"[٣].

كذلك اشير في بعض الحوليات الملكية الاشورية إلى اعداد الخيول التي حصلوا عليها من الاقوام المجاورة فضلاً عن ذلك فقد جلب الاشوريون الخيول عن طريق استيرادها من اقليم كبادوكيا والسهول الواقعة غرب ميديا من خلال المبادلات التجارية ، اذ كانت الخيول التي تجلب من تلك المناطق نحيفة البنية واحجامها متوسطة ، فقد تم العثور على الكثير من الوثائق الاقتصادية التي دون عليها اعداد الخيول المطلوبة مما يعكس نشاط تجارة الخيول آنذاك[٤].

لقد امتازت اصناف الخيول الموجودة في بلاد اشور خلال العصر الاشوري الحديث، بالتنوع والتربية الجيدة والمنتظمة ودون شك فان هذا التنوع في استخدامات الخيل كان مصاحباً للتطور الاقتصادي الكبير وتنامي رقعة الامبراطورية الاشورية وحصولها على انواع

---

(١) اسماعيل ، بهيجة : المصدر السابق ، ص٢٨٤ .

(2) Olmstead, A.T. : op. Cit, p. 77 .

(3) ARAB, Vol. 2 , p. 297 .

(٤) الاحمد ، سامي سعيد : التجارة ، المصدر السابق ، ص١٩٤ .

جيدة ومتنوعة من سلالات معروفة وقريبة من مناطقهم (ينظر الشكل رقم ١٨) وقد امتــازت بعض الخيول بكبر حجومها مع صغر رؤوسها فضلاً عن رشــاقتها وســرعتها فــي اثنــاء الحركة[١].

وتوضح المشاهد الفنية ان الخيول الملكية كانت تجهز وتُزين بدرجة خاصــة فيــزين رأس الخيل وجسمها وذيلها وهذه الزينة كانت تُصنع من عدة مواد هي الجلد والقماش والعاج والمعدن والخشب ، فمن خلال المكتشفات العاجية في مدينة نمرود يتبين ان عدة الخيول كانت تصنع من العاج ، ولاسيما تلك الواقيات التي تحكم نظر الخيل إلى الأمام ، كما وجدت ايضــا قطع عاجية تمثل وحدات تزينية تُجمل رأس الخيل في اجزاء ما بين العينين وامتــدادها بــين الجبين ، فضلا عن قطع اخرى مختلفة بشكل اقراص وازهار تزين مختلف اجــزاء جســدها (ينظر الشكل رقم ١٩) ، كذلك توضح المشاهد الفنية المنفذة على المنحوتات البارزة اشــكال زينة رؤوس الخيل في العربات الاشورية من ازمنة مختلفة ابتداءاً من القــرن التاســع قبــل الميلاد وحتى القرن السابع قبل الميلاد ، ومن عدة الخيل المهمة ايضاً التي كانت تــربط فــي تجهيز العربات هي الاربطة الجلدية التي توثق بطن الخيل مع صدره ، إذ إن هــذه الاربطــة كانت ذات علاقة مباشرة بطريقة احكام ربط الخيل إلى هيكل العربة وخاصة بالنَير[٢]. (ينظر الشكل رقم ٢٠) .

كما كانت يتم تغطية اجساد الخيول بأغطية تُقيها من الضربات في اثنــاء المعــارك ، ومن اجواء الطقس البارد كما يبدو ذلك واضحاً في مشاهد الخيول التي تسحب عربات الملــك الاشوري ، اشور ناصربال الثاني (٨٨٣-٨٥٩ ق.م)[٣]، (ينظر الشكل رقم ٢١).

وقد تفاخر الملوك الاشوريون بركوب الخيل في كتاباتهم الملكية فقــد تفــاخر الملــك اشور بانبيال (٦٦٨ – ٦٢٧ ق.م) قائلا :"انا اشور بانيبال ، ركبت الخيل الكريم ، انا ركبــت الخيل المتحمس الاصيل"[٤].

---

(١) الجادر : المصدر السابق ، ص٣٠٤ .

(٢) مظلوم : الاسلحة الاشورية ، المصدر السابق ، ص٧١-٧٢ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٧٢ .

(٤) سجى : المصدر السابق ، ص١٦٩ .

ـ الجمال (الابل) :

يعد الجمل من الحيوانات المهمة التي استخدمت واسطة للتنقل في العراق القديم ، وقد عُرف الجمل على نوعين الجمل العربي ذا السنام الواحد ، والاخر الجمل البكتري ذو السنامين(١)، ويرى بعض الباحثين ان الجمل ذو السنام الواحد كان معروفا في الجزيرة العربية وان العراقيين القدماء قد جلبوه من هناك ، اما الجمل ذو السنامين فربما قد جلب من المناطق الشمالية الشرقية المجاورة للعراق ، وقد استخدم كلا النوعين من الجمال واسطة للنقل في الركوب والحمل(٢) .

ويبدو ان مسألة تدجين الجمل واستخدامه واسطة للنقل في العراق القديم ما تزال قيد الجدال بين الباحثين ربما لقلة الادلة الاثرية التي تؤكد وبشكل قاطع فترة تدجينه(٣)، إلا انه يمكن تقديم فكرة عنه من خلال النصوص المسمارية المكتشفة ، اذ يُرجَح ان الجمل قد دُجن في العراق القديم منذ مطلع الالف الثاني ق.م(٤).

التسمية :

لقد ورَدت في النصوص السومرية تسميات عدة للجمل فعرف بالصيغة السومرية ANSE. AB. BA التي تعني حرفياً (حمار البحر) وما يقابلها في اللغة الاكدية مصطلح ibilu التي تطابق كلمة الابل العربية(٥).

كذلك ورَد ذكر الجمل بمعناه المفرد بالمصطلح السومري ANSE. GAM. MAL الذي يقابله المصطلح الاكدي gammalu والذي يطابق كلمة جمل العربية(٦).

---

(١) الجمل ذو السنام والجمل ذو السنامين : ثبت علميا بعد كشف متحجرات كلا الصنفين ان لكل منهما اصوله البرية الخاصة به ، ومما يؤكد ذلك معرفة العرب ببعض الابل البرية التي سموها بالابل البرية ، بقولهم عنها ، انها من بقايا عاد وثمود ، وما تزال بعض الجمال من النوع البكتري بحالتها البرية في مناطق جنوب غرب منغوليا والى الوقت الحاضر ، عن ذلك ينظر : الهاشمي ، رضا جواد :"تاريخ الابل في ضوء المخلفات الاثارية والكتابات القديمة" ، مجلة كلية الاداب ، العدد ٢٣ ، بغداد ، ١٩٧٨ ، ص١٨٨ .

(2) Salonen : Hippologica … , Op. Cit, p. 84 .

(٣) الهاشمي : تاريخ الابل ، المصدر السابق ، ص٢٠١ .

(٤) المصدر نفسه ، ص٢٠١ .

(5) CAD, i/ J, p.2, Also See : Salonen : Hippologica … , Op. Cit, p.85 .

(6) Salonen : Hippologica … , Op. Cit, , p. 87, Also See : CAD, G, p.35 .

اما الجمل من النوع البكتري ذو السنامين كما يسميه الاشوريون ، فقد اطلق عليه المصطلح Udru[١]، علما بان الجمل البكتري قد وردت تسميته بالصيغة السومرية الاتية : AM. SI. KUR. RA and AM. SI. HA. RA. AN[٢] التي تعني الثور البري الجبلي من الخارج (الاجنبي) وما يقابله في اللغة الاكدية لفظة i – bi – iu ايضاً[٣].

ويبدو ان الاشوريين ميزوا بين الجمل وأنثاه التي عرفت بالصيغة Mi - ANSE التي تقابلها بالصيغة الاكدية anapati[٤] ، وهذه الصيغة الأخيرة ربما تقابل كلمة ناقة العربية ، وللتمييز بين النوعين من الجمال العربية منه والبكترية ومن خلال التسمية القديمة ، وصف السومريون النوع البكتري بكونه ذا سنامين ، كما عدّوه اجنبياً أي قادم من الخارج ، وربما تعكس هذه الاشارة الوصفية والصريحة للجمل البكتري تأكيد قدم معرفة العراقيين القدماء بالنوع العربي من الجمال وتآلفهم مع شكله ، لذلك عدوا النوع البكتري غريباً أو اجنبياً[٥].

ومن خلال مدلول تسمية الجمل ذي السنام الواحد أو ما يعرف (بالجمل العربي) والذي عرف عند العراقيين القدماء (بحمار البحر) ، يظهر انهم ربما كانوا يجلبونه من الاقسام الجنوبية للعراق وتحديداً من الاجزاء المتاخمة لموقع الخليج العربي وجنوب مناطق الاهوار والمستنقعات فسموه (بحمار البحر) ولاسيما وان هذا الحيوان كان معروفا في الجزيرة العربية خلال الالف الثاني ق.م إذ ان القبائل العربية كانت منتشرة فيها وفي اطرافها واستخدموا الجمال بدرجة كبيرة ، كذلك ارتبطت تسمية الابل أو الجمل بالعرب ولا سيما بعد بروز دورهم التجاري في نقل الكثير من المواد التجارية عبر جزيرتهم وخلال العصور المتأخرة[٦].
المتأخرة[٦].

اما بخصوص الجمل البكتري وهو الجمل ذو السنامين ، فان التسمية التي اطلقها الاشوريون عليه هي udru وعلى الاغلب فانهم كانوا يجلبونه من بلاد ايران قديمًا لقربها اولاً كما ان معظم تحركات النشاط الحربي الاشوري والتجاري كان موجهاً في تلك المناطق وقد شملت مساحات كبيرة من بلاد ايران الشمالية ، لذا يرجع ان الجمل البكتري وصل إلى

---

(1) Salonen : Hippologica … , Op. Cit, p. 85, Also See : CAD, G, p.35 .

(2) Ibid, p. 88 .

(٣) الهاشمي ، رضا : تاريخ الابل .. ، المصدر السابق ، ص٢١٤ .

(4) CAD, A, p.2 , Also See : Salonen : op. Cit, p. 89 .

(٥) الهاشمي : تاريخ الابل ... ، المصدر السابق ، ص٢١٤ .

(٦) المصدر نفسه ، ص٢١٣ ، ٢٢٥ .

العراق من هذه الاقسام عبر سلاسل جبال زاكروس إذ ما عرفنا ان لهذا النوع من الجمال مقدرة عالية في السير فوق الاراضي الصخرية والجبلية الوعرة[١]، ذات الاجواء الباردة فضلا عن مقدرتها العجيبة على تسلق الجبال ، ويعتقد ان الملك الاشوري ادد نيراري الثاني (٩١١-٨٩١ ق.م) هو اول من قام بجلبها وتربيتها من الملوك الاشوريين فقد جلبها إلى بلاد اشور على شكل قطعان[٢].

ويرى بعض الباحثين ان وجود الجمال بنوعيها ، ذي السنام والسنامين موجودة في العراق القديم ومنذ العصر الاكدي (٢٣٧١-٢٢٣٠ ق.م) فقد استخدمه الاكديون في تنقلاتهم الصحراوية وان تسمية (gammalu) (ibilu) الاكدية مأخوذة من كلمتي (جمل) و (ابل) العربيتين[٣].

ان اطلاق لفظة ابل على هذا الحيوان وما يقابلها بالسومرية يعكس معرفته منذ العصر البابلي القديم ، وكما جاء في نص سومري عُثر عليه في مدينة نُفر[٤] يفهم من مضمونه ان الجمل البكتري كان معروفاً في تلك المدة المذكورة آنفاً ، مما يرجح كون النوع العربي قد عرف مدجناً من المدة نفسها ان لم يكن اسبق منها ، كما يرجح ان تكون لفظة (إبل) قد انتقلت عن اللغة العربية القديمة لانها لفظ خاصة بثقافة هؤلاء القوم اولا ولانها لم ترد في بقية اللغات الجزرية ، ومن خلال الكتابات المسمارية يتضح ان لفظ (إبل) ظهر استخدامها في اللغة الاكدية مرادفا للاسم السومري السابق الذكر للحيوان قبل لفظة (جمل) في المعاجم اللغوية القديمة ، ومن خلال هذا الاثبات اللغوي في المصادر المسمارية يتضح ان لفظتي (إبل وجمل) عرفتا منذ العصر البابلي القديم (٢٠٠٠ – ١٦٠٠ ق.م) مع اسبقية زمنية محدودة للفظة إبل[٥].

---

(١) الهاشمي : تاريخ الابل ... ، المصدر السابق ، ص٢١٧ .

(٢) ساكز ، هاري : عظمة بابل ، المصدر السابق ، ص١١١ .

(٣) سوسة ، احمد : مفصل العرب واليهود في التاريخ ، الطبعة الخامسة ، بغداد ، ١٩٨١ ، ص٢٩٩ .

(٤) نُفر : من المدن السومرية الشهيرة وتقع بالقرب من (عفك) وتبعد عنها بمسافة سبعة كيلومترات ، ومدينة ومدينة نُفر كانت مركزا لعبادة الاله انليل وتلفظ باللغة السومرية "نبرو" وبالاكدية "نببور" عن ذلك ينظر : رشيد: الشرائع العراقية .. ، المصدر السابق ، ص٢٢٨ .

(٥) الهاشمي : تاريخ الابل .. ، المصدر السابق ، ص٢١٤-٢١٥ .

ظهور الجمل على المشاهد الفنية :

يبدو ان ظهور شكل الجمل على المخلفات الفنية ولا سيما في الجزء الجنوبي من بلاد الرافدين كان قليلاً نوعاً ما ، وعلى الرغم من ذلك فقد تم العثور على دمية فخارية في موقع الوركاء ، نحتت على شكل رأس جمل ، يعود زمنها إلى حدود الالف الرابع ق.م ، وعلى الرغم من صعوبة معرفة نوع هذا الجمل بسبب فقدان جسمه ، ولكن يرجع كونه من النوع العربي بسبب قرب منطقة الوركاء من بوادي الجزيرة العربية الشمالية الشرقية ، كما ان هناك أنموذجا اخر ومن فترة زمنية مقاربة لزمن جمل الوركاء وصلنا من الطبقات السفلى في مدينة اور ، ويتمثل برأس دبوس نحاسي مُثل على شكل جمل عربي بارك[١].

كذلك عثر على عدد من الالواح الطينية في المواقع الجنوبية نقش عليها صورة الجمل، كما وجد في موقع عقرقوف (دوركوريكالزو) لوح طيني يظهر عليه شكل الجمل[٢]، اما في العصر الاشوري فقد وصلت الينا منه مشاهد عدة موثقة كتابياً عن الابل واصحابها العرب ، وبسبب النشاطات العسكرية والتجارية الاشورية الواسعة التي شملت مساحات شاسعة فقد حصل الاشوريون على الجمال بنوعيها العربية والبكترية ، والمعلومات المتوافرة من المخلفات الاشورية تؤكد تدجين الجمل عند الاشوريين آنذاك ، كما تشير إلى علاقة هذا الحيوان الوثيقة مع قبائل العرب فقد ذكر الجمل في الكتابات الملكية الاشورية من بين حيوانات الغنائم التي حصل عليها الملوك في حملاتهم العسكرية ، إذ عدّوه من الغنائم المفضلة فقد ذُكر في حوليات الملك الاشوري توكلتي ننورتا الثاني (٨٩٠ – ٨٨٤ ق.م) إذا جلبها عندما اخضع القبائل التي تقع على ضفاف الفرات وفرض الاتاوة على سكان تلك المناطق وكانت تتالف من "٣٠ جملا و ٥٠ شاة"[٣] .

ومن عهد الملك الاشوري شلمنصر الثالث (٨٥٩-٨٢٤ ق.م) تظهر مشاهد الجمال على مسلته المشهورة المسلة السوداء[٤] إذ تشير نصوص هذه المسلة إلى ان الجمل كان من بين الاتاوات التي فرضها شلمنصر الثالث على الملوك والامراء الذين خضعوا لسلطته ولا

---

(١) الهاشمي : تاريخ الابل .. ، المصدر السابق ، ص١٩٨ –١٩٩ .

(٢) سوسة : مفصل العرب .. ، المصدر السابق ، ص٢٩٩ .

(3) ARAB, Vol.1, p. 130 .

(٤) المسلة السوداء : مسلة من حجر البازلت تعود إلى الملك الاشوري "شلمنصر الثالث (٨٥٩-٨٢٤ق.م) وهي واحدة من الروائع الفنية المهمة ، تم العثور عليها في معبد نينورتا بمدينة نمرود (كالخو) ودونت عليها اخبار حملاته الحربية منذ توليه العرش حتى السنة الخامسة والثلاثين من حكمه ، للمزيد من التفاصيل عن ذلك ينظر : حازم ، حسين يوسف : الملك الاشوري شلمنصر الثالث ٨٥٩-٨٢٤ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١ ، ص٩١ ، وينظر ايضاً : الكيلاني ، لمياء ، والالوسي ، سالم : اول العرب من القرن التاسع وحتى القرن السادس ق.م ، عَمان ، ١٩٩٩، ص٩٢ .

سيما ملوك وامراء الساحل السوري وقبائل العرب في الجزيرة العربية[١]، (ينظر الشكل رقم ٢٢ –أ) .

وقد ورد ذكر الجمال في حوليات الملك شلمنصر الثالث (٨٢٤-٨٠٩ ق.م) عند ايراد تفاصيل وقائع معركة القرقار[٢] إذ ذكر ان القبائل العربية حاربته من فوق ظهور جمالهم ، كما يرد ذكر الجمل بين الغنائم التي حصل عليها منهم[٣].

كذلك ظهرت مشاهد الجمال على صفائح بوابات بلوات البرونزية[٤]، إذ كانت من بين الاتاوات التي قُدمت إلى الملك شلمنصر الثالث بعد معارك عديدة خاضها في الاقاليم الشمالية الشرقية من بلاد اشور ولا سيما ضد مملكة اوراتو والاقاليم المتمردة معها في بلاد الاناضول واخضعها لسلطته[٥] (ينظر الشكل رقم ٢٢ –ب) .

ومن عهد الملك تجلاتبليزر الثالث (٧٢٧-٧٤٥ ق.م) وصل الينا مشهد نحت بارز يظهر عليه اربعة جمال عربية تقودها امرأة تلبس ثوبا طويلا ويعتقد انها الملكة العربية سمسي أو شمشي[٦] ملكة قبائل العرب فبعد ان دُحرت في احدى المعارك امام الملك

---

(1) Larsen, M.T. : The Conquest of Assyria, London, 1996, p.116 .

(٢) معركة القرقار : وهي المعركة التي دارت ما بين الاشوريين وملك دمشق وملوك مجموعة من مدن الشام إذ تحالفت معه ضد الاشوريين ، وضم هذا التحالف العسكري مجموعة من القبائل العربية بزعامة جندبو العربي ، عن تفاصيل الحملة ينظر : حازم ، حسين : المصدر السابق ، ص٤٣-٤٤ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٤٣-٤٤ .

(٤) صفائح بوابات بلوات البرونزية : هي عبارة عن احزمة معدنية مثبتة على ابواب خشبية مزخرفة بواسطة الطَرق بمشاهد من حملات شلمنصر الثالث الرئيسة ، عثر عليها في قصر شلمنصر الثالث في بلوات (امكور – انليل قديما) قرب النمرود ، للمزيد من التفاصيل عن ذلك ينظر :

Parker B. : "Economic Tablets from the Temple of mamu at balawat, Iraq, vol. XXV, 1963, p. 88.:

وينظر كذلك : حازم : المصدر السابق ، ص٨٨-٨٩ .

(٥) عكاشة ، ثروت : الفن في العراق القديم ، بيروت ، د.ت ، ص٤٧٧ ، وينظر كذلك : ساكز ، عظمة بابل : المصدر السابق ، ص١١٦ .

(٦) الملكة سمسي أو شمشي : وهي ملكة عربية كانت تحكم احدى القبائل العربية في عهد الملك تجلاتبليزر الثالث ، وقد وردت الاشارة اليها في نصوص الحوليات الملكية الاشورية ، وكان قوم هذه الملكة يسكنون الخيم وكان الجمل هو الحيوان الرئيس في بيئتهم ، للمزيد من التفاصيل عن ذلك ينظر :

ARAB, vol.1 , p. 293 .

تجلاتبليزر الثالث وقامت بتقديم الاتاوات المفروضة عليها التي كانت تتضمن مجموعة من الجمال[1] (ينظر الشكل رقم ٢٣) .

وقد اكد الملك تجلاتبليزر الثالث (٧٤٥-٧٢٧ ق.م) في حولياته ان الجمال كانت من بين الاتاوات التي استلمها من بعض الملكات العربيات ومنهن شمشي وزبيبة ملكة بلاد العرب[2].

كما تظهر اشكال الجمال على المشاهد الفنية العائدة لعهد الملك سرجون الاشوري (٧٢١-٧٠٥ ق.م) ومن ذلك ظهرت الجمال في مشهد جداري عُثر عليه في قصر سرجون بخرسباد ويبدو انها كانت قد قدمت كأتاوة سنوية فرضها سرجون الاشوري على بعض القبائل العربية المتمردة[3] (ينظر الشكل رقم ٢٤) .

كما توضح كتابات الملك سرجون الاشوري (٧٢١-٧٠٥ ق.م) ميزة جديدة للجمال وهي قدرتها على تسلق الجبال : "الجمال المحملة تتسلق قمم الجبال مثل الماعز الوحشي"[4]، مما يعكس ان نوع الجمال التي حصل عليها الملك سرجون الاشوري كانت بكترية ، كذلك ذكر سنحاريب (٧٠٤-٦٨١ ق.م) ان الجمال كانت من بين الغنائم التي حصل عليها من قبائل العرب[5].

ويتكرر ذكر الجمال في النصوص العائدة لعهد الملك الاشوري اسرحدون (٦٨٠-٦٦٩ ق.م) فالجمال كانت من بين المواد التي فرضها اسرحدون كأتاوات ايضا على بعض القبائل العربية[6].

ومن عهد الملك اشور بانبيال (٦٦٨-٦٢٧ ق.م) تم العثور على منحوتة جدارية في قصره بنينوى تتألف من ثلاثة مشاهد حربية خاضها الجيش الاشوري بقيادة اشور بانبيال ضد القبائل العربية ، ويلاحظ بوضوح اشكال الجمال التي استخدمتها القبائل العربية في المعركة ،

---

(١) الحديدي ، احمد : المصدر السابق ، ص٨٣ .

(٢) الهاشمي : تاريخ الابل ...، المصدر السابق ، ص٢٢٤ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٢٢٤ .

(4) ARAB, vol. 2 , p.75 .

(٥) الهاشمي : المصدر السابق ، ص٢٢٤ .

(٦) المصدر نفسه ، ص٢٢٤ .

ويبدو من تلك المشاهد ان القبائل العربية قد خَسرت في المعركة وان الملك اشور بانبيال اخذ الجمال من تلك القبائل كغنائم حرب[1] (ينظر الشكل رقم ٢٥) .

مزايا الجمل :

استخدم الجمل واسطة للنقل في الركوب والحمل بشكل خاص في المناطق الصحراوية لاسباب عدة في مقدمتها طاقتها التحميلية التي قُدرت بحوالي ٥٠٠ كغم ، وسيرها بانتظام بمعدل ٥-٦ ايام بدون حاجتها إلى الماء ، وتصل قدرة بعضها في تحمل العطش إلى حوالي عشرين يوماً وهو النوع المعروف بأسم "الابل الجوازي" ، كذلك فأن لبعضها قدرة عجيبة على قطع مسافة تصل لحدود ٤٠٠ كم دون ان تتزود بالماء لذلك يصدق وصفها بسفينة الصحراء ، فضلا عن ان الجمل يتناول طعامه وشرابه في اثناء سيره ، وتتجاوز فائدة هذا الحيوان اغراض النقل والحمولة إذ يفيد من لحمه ولبنه وجلده ووبره[2].

ان استخدام الجمل واسطة للنقل في العراق القديم كان له أهمية كبيرة في فتح افاق جديدة امام التجارة الخارجية التي لم تكن معروفة من قبل إلا في حدود ضيقة ، فقد خدم الجمل مجال التنقل والمبادلات التجارية بين المراكز التجارية القديمة في بلاد الرافدين ومناطق البوادي البعيدة في اقسام الجزيرة العربية لذلك ليس غريبا ان تبدأ بسماع اخبار قبائل العرب وبلادهم منذ مطلع العصر الاشوري في حدود القرن التاسع ق.م ، فبعد ان كانت الاتصالات بينهم وبين الاشوريين مقطوعة ، اصبحت بعد هذا التاريخ نشيطة نتيجة توفر الجمال بوصفها واسطة نقل رئيسة لدى القبائل العربية ، وللاسباب نفسها ايضاً بدأ الاشوريون يكثرون من حملاتهم على مناطق الجزيرة العربية ، لا سيما وان تلك الحملات اثمرت في الحصول على مواد واموال ثمينة جداً للاشوريين كالذهب والاحجار الكريمة ، وبسبب استخدام الجمال في النقل التجاري عبر الصحراء العربية ، اصبح باستطاعة التجار الوصول

---

(١) الكيلاني ، الالوسي : المصدر السابق ، ص١١٨ وينظر كذلك : الهاشمي : تاريخ الابل .. ، المصدر السابق ، ص٢٢٤ .

(٢) الهاشمي ، رضا جواد : "تجارة القوافل في التاريخ العربي القديم" ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، معهد البحوث والدراسات العربية ، بغداد ، ١٩٨٤ ، ص١١-١٢ .

الى مناطق سوريا والعراق واطراف مصر ، ومنذ الالف الاول ق.م بدأ ذكر الجمل يتردد في الغنائم والاتاوات وفي صفقات البيع والشراء ، وحتى في شؤون النقل التجاري والعسكري[١].

ب. العربات :

كانت العربات ذات اهمية كبيرة في حركة النقل والتجارة ، فقد كانت تُربط على اجساد الحيوانات لسحب الحمولات الموضوعة فيها[٢] ، وكانت تلك العربات على اشكال متنوعة وتطورت منذ العصور المبكرة من تاريخ العراق القديم[٣] ، فالمعروف ان صناعة العربات بدأت في نهاية الالف الرابع قبل الميلاد ، واقدم دليل بين ايدينا يعتمد على علامة كتابية صورية نُفذت على احد الرقم الطينية عُثر عليها في مدينة الوركاء وان هذه العلامة مشتقة من العلامة التي تعني الزحافة ، وتمثل هذه العلامة منظراً جانبياً لزحافة يمكن جرها على الارض بواسطة الثيران ، ولكن قبل هذا التطور حصل انقلاب في وسائط النقل عندما اخترع الدولاب في عصر الوركاء فتحولت الزحافة تدريجيا الى مركبة ، فهناك مشهد تظهر فيه عجلتان صلدتان موضوعتان اسفل الزحافة مما يدل على ان الرمز الصوري[٤] يشير الى مركبة ذات اربع عجلات ، ومنذ سنة ٢٨٠٠ ق.م لم يعد الدليل يعتمد على الرموز الكتابية فحسب بل ظهر عدد من النماذج الحقيقية التي كان يدفنها السومريون مع امواتهم في القبور ، وقد كانت عربات السومريين على نوعين ، نوع يقوم على عجلتين واخر يقوم على اربع عجلات ، وكانت العجلة عبارة عن قرص صلد يتألف من ثلاث قطع او خمس قطع من الخشب المتين يتداخل بعضها مع بعض وتربطها مسامير نحاسية[٥] ، (ينظر الشكل رقم ٢٦).

---

(١) الهاشمي : التجارة ، المصدر السابق، ص٢٢٤-٢٢٥ .

(٢) هودجز، هنري : التقنية في العالم القديم، ترجمة رندة قاقيش ، مراجعة، محمود ابو طالب ، الاردن ، ١٩٨٨ ، ص ١٢٧ .

(٣) حمود : المصدر السابق ، ص٨٢ .

(٤) الدباغ ، تقي : " السلاح في عصور قبل التاريخ " ، موسوعة الجيش والسلاح، ج١،بغداد، ص٤٠-٤١ .

(٥) المصدر نفسه ، ص٤١ .

وعرفت العربات "التي لا تحتوي على عجلات" والتي كانت اقرب الى شكل الزلاقـــة بالمصطلح السومري GIS GIGIR . UMBIN . Nu . Tuku .[١]، في حين عرفت العربة "المزودة بالعجلات" باللغة السومرية GIS GIGIR ويقابلهـــا بالاكديـــة narkabtu[٢] كـــذلك عرفت عربة النقـــل بالصـــيغة الســـومرية GIS MAR. GID . DA وترادفهـــا بالاكديـــة eriqqu[٣] ، اما عربة الملك فكانت تســـمى GIS. GIGIR , LUGAL , LA وبالاكديـــة Narkabtu Sa Sarri[٤] .

ويبدو ان معظم العربات الحربية وليس جميعها كانت من ذوات العجلات الاربع وذلك لقدرتها على حمل السلاح والجنود وبقية المستلزمات وفي بعض الاحيان كانـــت النصـــوص المسمارية تميز بين العربات الحربية وعربات النقل (نقل المـــواد والبضـــائع التجاريـــة) ، اذ كانت العربات الحربية تسمى بالاكدية Unut Tahazi أي بمعنى (جهاز حربـــي) [٥] ، امـــا الدولاب (دولاب العربة) فعرف باللغة الاكدية باسم dubbin[٦] ، في حـــين ســـمي شـــعاع الدولاب بالسومرية GIS. UM. BIN وبالاكدية akkandas[٧] ، اما نيـــر العربـــة فســـمي بالاكدية tiru[٨] ، فقد استخدم النير المستقيم فضلاً عن النِّير المقوس ، الذي كان يمُـــد بـــين جسد الحيوان والعربة آنذاك ، وان سبب استخدام النير المستقيم يعود الى تصميم اقدم نمـــاذج العربات ذات العجلتين التي اقتبست فكرتها من شكل المحراث الـــذي تـــم تصـــميمه خـــلال العصور السومرية الاولى ، ومن جانب اخر ازداد عدد الحيوانات الساحبة للعربة سواءاً كانت ذات عجلتين ام ذات اربع عجلات ، ولذلك صار ممكنا ان يكون النير مســـتقيما ويمـــد بـــين الحيوانات[٩] .

---

(١) المتولي ، نوالة : مدخل...، المصدر السابق، ص٣١٥، وينظر كذلك : رشيد : وسائط النقل...، المصدر السابق ، ص١٠٩ .

(2) Salonen : Die Landfahrzeuge ..., op . cit , P.23 , AISO , see : CAD , N , P. 353 .

(3) Salonen : op . cit , P. 39 .

(٤) رشيد : وسائط النقل...، المصدر السابق، ص١١١ .

(٥) المصدر نفسه، ص١١٠-١١١ .

(6) Salonen : op. cit , P. 104 .

(7) CAD , A , P. 274 .

(8) AHW , P. 1361 .

(٩) رشيد : وسائط النقل...، المصدر السابق، ص١١٠ .

لقد صنع سكان العراق القديم العربات من الخشب كذلك أُدخلت بعض المعـادن فـي صناعة تلك العربات ومنها الرصاص الذي استخدم لتثبيت اجزاء العربة اما النحـاس فكـان يستخدم لتغليف اطار العجلة اما على شكل شريط يلتف حول اطارها الملامـس لـلأرض او على شكل مسامير تغطية ، وربما كان النحاس يُغلف طرفي محور العجلات أي الاجزاء التي تدور حولها العجلات[١]، ومن المواد الاخرى التي استخدمت في صناعة العربات هي الجلود، الجلود، اذ كانت الاعنة تصنع منه ، وربما كان مقعد السائق يغطى بالجلد ويستخدم الصـوف حشوة للغطاء الجلدي ، ويبدو ان الاحتكاك الذي يتولد عن دوران العجلة حول محورها كـان يولد حرارة شديدة تؤثر في المحور والعجلة نفسها ولذلك فقد استخدموا في هـذه المواضـع الدهن الحيواني والنباتي[٢] لتفادي اضرار هذا الاحتكاك .

ويبدو واضحاً من خلال المشاهد الفنية ان عربة الملك كانت ذات مواصفات خاصـة فقد كانت تمتاز بكثرة زينتها وتطعيمها احياناً بالذهب والاحجار الكريمة وكذلك عربات حاشية الملك وكما سبقت الاشارة فقد عرف العراقيون القدماء انواعاً من العربـات منهـا العربـات الخاصة بالملوك والعربات الخاصة بنقل تماثيل الالهة وكانت ذات مواصفات معينة وبشـكل عام فان عربة كل اله لم تكن تختلف في شكلها كثيراً عن مواصفات عربات الملـوك وكـل واحدة منها كانت تسمى باسم الاله المخصص وذلك مثل عربة الاله انليل وعربة الاله اشـور وهكذا[٣] .

كذلك كانت هناك العربات الخاصة لنقل البريد والاخبار ، وكانت معظم انـواع هـذه العربات البريدية بعجلتين على غرار العربات الحربية السريعة الحركة ، وقد امتـازت هـذه العربات البريدية أنها جميعا من دون صناديق ، وتتألف من العجلات ومحورها وفوق المحور يوضع مكان للسائق ونير العربة يمثل امتداداً لمقعد السائق[٤] .

ومما تجدر الاشارة اليه ان العربات التي كانت تستخدم لنقل المواد والبضائع التجارية ولا سيما الثقيلة منها كانت من ذوات الاربع عجلات ، كما عملت معظم العربـات الحربيـة

---

(١) احمد، سهيلة مجيد : الحرف والصناعات اليدوية في بلاد اشور ، رسالة دكتوراه غير منشـورة، كليـة الاداب، جامعة الموصل، ٢٠٠٠، ص١٥٠ .

(٢) رشيد : وسائط النقل...، المصدر السابق ، ص١١٣-١١٤ .

(٣) المصدر نفسه ، ص١١٣ .

(٤) المصدر نفسه، ص١١٣ .

وليس جميعها باربع عجلات وذلك لتحميلها السلاح والجنود وبقية المستازمات الاخرى ، اما العربات الحربة من ذوات العجلتين فكانت قد استخدمت بكثرة ايضا لاهميتها في تحقيق سرعة الحركة والمناورة في اثناء المعارك الحربية ولتكون قادرة على تنفيذ مهمتها بالصورة المطلوبة لانها من دون شك اسرع من العربات ذوات الاربع عجلات(١) .

لقد استدعت حاجة الحياة اليومية في المدن العراقية القديمة بكل تأكيد الى وجود العربات ذات السرعات البطيئة تقوم بنقل المواد من مكان الى اخر دون التأثير في حركة الناس داخل الاسواق والازقة كثيراً ، وكان يتم سحب مثل هذه العربات احياناً من العاملين انفسهم وسميت باللغة السومرية بـ GIS SA SADADI أي بمعنى (التي تُسحب من قبل الانسان)(٢) .

اما ظهور العربات على المشاهد الفنية ، فان اقدم مشهد للعربة وجد على جرة فخارية من موقع خفاجي (في محافظة ديالى) يعود الى عصر فجر السلالات الثاني (٢٨٠٠ ق.م) ان هذا المشهد يصور مركبة ذات عجلتين تجرها اربعة حيوانات(٣) ، (ينظر الشكل رقم ٢٧) ، ومن موقع تل اجرب (في محافظة ديالى ايضاً) عُثر على أنموذج عربة برونزية ذات عجلتين تجرها اربعة حيوانات صُفت جنباً الى جنب وقد ربط الحيوانان اللذان في الوسط بواسطة نير واقفل بقوة على طوقهما ، كما تم وضع الرباط عبر حلقة مثبتة في انف كل حيوان من الحيوانات الاربعة ، ويمسك السائق بالأعنة التي نراها في يده اليسرى ، ومن المحتمل ان أنموذج هذه العربة البرونزية قد صُنعت على غرارها عربات للنقل السريع التي ربما أستخدمت للتنقل فوق السهول ، كما ان السائق الذي يظهر فوق هذا الانموذج ربما كان رسولاً او ناقلاً(٤) ، (ينظر شكل رقم ٢٨) ، كما تم العثور في مدينة اور على لوحة نذرية وهي تصور عربة حربية ملكية بعجلتين ونَير مقوس تسحبها مجموعة من الحيوانات ويحدر زمنها بحوالي (٢٤٠٠ق.م)(٥) (ينظر الشكل رقم ٢٩) .

---

(١) رشيد : وسائط النقل...، المصدر السابق، ص١١٠ .

(٢) المصدر نفسه ، ص١١٤ .

(3) Yadin , Y. : The Art of Warfare in Biblical Lands in The Light of Archaeological Discovery, London , 1963, PP. 38-39 .

(4) Frankfort , H. , More Sculptures from The Diyala Region , OIP , VOL . LX , chicago , 1943 , P.13 .

(٥) رشيد : وسائط النقل...، المصدر السابق، ص١١٢ .

وكذلك ظهرت مشاهد العربات في منحوتة راية اور فالمشهد الاسفل فيها يصور عربات ذات أربع عجلات تسحبها الحمير ، اذ يبدو ان هذه العربات صنعت من الخشب وكانت ذات مقدمة عالية ومستقيمة وضعت فيها جعبة الرماح ، وعلى الارجح ان تصميم هذه العربات يوحي بأنها كانت هجومية وقد استخدمت في المعارك للهجوم المباشر على الاعداء(١)، (ينظر الشكل رقم ٤) .

كما عُثر في موقع كيش على ختم اسطواني وهو من عصر فجر السلالات ، يظهر عليه مشهد العربة ذات العجلات وهي تُسحب بواسطة الحمير ، (ينظر شكل رقم ٣٠) .

وقد اظهرت لنا اعمال التقنيات في مواقع اثرية مختلفة نماذج طينية صغيرة مصنوعة من الفخار تمثل عربات ذات اربع عجلات ومن المحتمل انها تمثل لعبا للاطفال او انها ربما كانت تمثل نماذج تقدم كنذور(٢) ، (ينظر الشكل رقم ٣١) .

كذلك تم العثور على نموذج لعربة فخارية ذات اربع عجلات في موقع تبة كورا (قرب نينوى) ويرجح الباحثون انها تعود الى العصر الاكدي(٣) ، (ينظر الشكل رقم ٣٢) .

لقد ورد ذكر انواع العربات في النصوص المسمارية ولا سيما في نصوص العصر البابلي القديم اذ تشير إلى العربات ومراكز صناعتها مما يعكس اهميتها الكبيرة آنذاك في حركة النقل التجاري ، ولاسيما في داخل نطاق المدن اذ كانت تنتقل بها البضائع التجارية من ارصفة الموانيء الى احياء المدن واسواقها(٤) ، وقد اشتهرت مدينة ماري من بين المراكز العراقية القديمة في صناعة العربات ، فيتضح من رسالة بعثها اشمي – دكان الى اخيه يسمخ

---

(1) Postagate , J.N : Early Mesopotamia , London , 1999, p. 246.

ينظر كذلك : بارو: سومر فنونها وحضارتها، المصدر السابق، ص١٩٦-١٩٧ .

(2) Salonen : Die Landfahrzeuge..., op. cit , P.194 . Tafel . Iv .

(3) Margueron , J.C. : LOS Mesopotamicos , 1996 , P.208 .

(٤) ويعتقد الباحث رضا جواد الهاشمي، ان استخدام العربات في حركة النقل كان محدوداً ويعلل رأيه بالقول بأن طبيعة الارض الغرينية في الجنوب تعرقل حركة سير العربات عليها، ويضيف ان استخدام العربات في النقل كان يستلزم تهيئة طرق برية ملائمة لها وصيانتها باستمرار وهذه تحتاج الى جهود وتكاليف باهضة، لذلك ندر استخدام العربات للنقل وبقي استخدامها مرتبطاً ببعض الاحتفالات والطقوس الدينية، او لاستخدامات القادة والملوك في المعارك كما فعل الاشوريون حول ذلك ينظر: الهاشمي : التجارة ، المصدر السابق، ص٢٢٥-٢٢٦ .

ادد ، ردا على رسالة كان قد ارسلها اليه جاء فيها : " ماري تصنع افضل العربات في البلاد، ارسل لي نجاراً خاصاً ليصنع لنا عربات مثل عربات ماري "[١] .

اما في بلاد اشور فقد لاقت صناعة العربات نجاحاً منقطع النظير وحصلت تطـورات مهمة في عملية تصنيعها وذلك بسبب استخدام الحديد في صناعة محاور العجلات في العربات واطاراتها مما ساعد على زيادة سرعة دورانها فضلاً عن ذلك فإن دولاب العجلة اصبح اكبر حجما وهذا ما مكن من تسيير العربات بسرعة اكبر ، كما انها اصبحت اكثـر قـدرة علـى اجتياز الاراضي الوعرة والرخوة ، واصبحت العجلة تتالف من ثمانية شعاعات او اكثر مـن ذلك خلال العصر الاشوري الحديث[٢] .

لقد تفوق الاشوريون في صناعة العربات حقاً وهذا التفوق كان ناتجاً من كونها تمثـل احدى التشكيلات العسكرية الاساسية في الجيش الاشوري ، اذ كانت العربة سلاحاً فعالاً فـي ساحة المعركة وقد احدثت بدخولها تغييراً جذرياً في اساليب النقل ، ومكنت الجيش من التغلب على عامل الزمن في سرعة حركته ، كما اعطت مرونة اكبر في الانتقال من منطقـة الـى اخرى[٣] .

وكانت العربات الحربية تُصنع وفق تقنية معقدة لذا فقد اقتصرت صناعتها على الدول التي تملك جيوشا قوية مدربة كالدولة الاشورية[٤] .

لقد امتازت عربات العصر الاشوري القديم والوسيط بصفات اساسية وهي ان صندوق العربة قد عمل بشكل هيكل مشبك يخرج من اسفله عمود مركزي ينتهي من طرفـه الاخيـر بالنَير الذي يحكم ربط الخيول الى العربة اما حجم العجلة فهو صغير نسبياً والعجلة مثبتة في القسم الاخير من صندوق العربة ، والعربة تحمل راكبين هما المحارب والسـائق وتُسـحب بواسطة زوج من الخيول[٥] **(ينظر الشكل رقم ٣٣)** .

---

(١) حمود : المصدر السابق، ص٨٢ .

(٢) الجادر، وليد محمد : " التقنيات الاولى، العجلة وصناعة المعادن "، العراق في موكب الحضارة، بغـداد، ١٩٨٨، ص٨٢ .

(٣) جاسم، زهير : نظام الاتصالات...، المصدر السابق، ص١٠١ .

(٤) المصدر نفسه ، ص١٠١ .

(٥) مظلوم : الاسلحة الاشورية...، المصدر السابق، ص٦٥ .

اما عربات العصر الاشوري الحديث فقد ظهرت على المشاهد الفنية بكثرة وقد تمثلت بعربات الملوك الاشوريين ومنها التي تعود الى الملك الاشوري توكولتي نينورتا الثاني (٨٩٠ -٨٨٤ ق.م) وعربة الملك اشور ناصر بال الثاني (٨٨٣ - ٨٥٩ ق.م) وشلمنصر الثالث (٨٥٨ - ٨٢٤ ق.م) وعربة الملك تجلاتبليزر الثالث (٧٤٤ - ٧٢٧ ق.م) ، وعربة الملك سرجون الثاني (٧٢١ - ٧٠٥ ق.م) ، وعربة الملك سنحاريب (٧٠٤ - ٦٨١ ق.م) فضلاً عن عربة الملك اشور بانيبال (٦٦٨-٦٢٧ ق.م)[١]،(ينظر الاشكال من رقم ٣٤-٤٠).

لقد امتازت هذه العربات بمزايا خاصة ومنها ان اطارات العجلة في جزئه الملامس للارض قد ظهر بشكل نتوءات ، الغرض منها هو تثبيت العربة في الطرق الصخرية او المنحدرة ، كما ان قطر عجلة العربة اصبح كبيراً حتى ان ارتفاع العجلة صار يفوق قامة الانسان ، وعربات هذه الحقبة ترينا واحداً من الخيول يسحب العربة على الرغم من ان النَير الموضوع عليها كان يستخدم لاربعة من الخيول[٢] .

وبذلك أصبحت العربة في العصر الاشوري الحديث اكثر ثقلاً واكبر حجماً من حيث هيكلها وعدتها فضلاً عن انها اصبحت تضم ثلاثة ركاب في القرن التاسع قبل الميلاد واربعة ركاب في القرنين الثامن والسابع قبل الميلاد ، فكل هذه المميزات اعطت العربة الحربية الاشورية مزايا جديدة في الحرب والخطط القتالية في كل مرحلة ، وتكمن اهمية هذه العربات فضلا عن نقلها للجند والمؤونة في مقدرتها على اختراق عربات الاعداء وتحطيمها ، فضلاً عن اختراق صفوف العدو من مشاة وخيالة وهذا النوع من العربات القتالية لم تكن معروفة في العصور السابقة ، اذ ان ثقل العربة وكبر حجمها ساعدا على ان تستخدم العربة سلاحاً ثقيلاً في المعركة[٣] .

وبالرغم من اهمية استعمال العربة في الحرب فانها أدت دوراً كبيراً في الاستعراضات العسكرية وكذلك في الاحتفالات والمناسبات المختلفة فكثيراً ما نرى في

---

(1) Madhloom , T.A , : The Chronology of Neo - Assyrian Art , London , 1970 , Plate . II - VII .

(٢) مظلوم : المصدر السابق، ص٧٦ .

(٣) المصدر نفسه، ص٧٨ .

المشاهد الاشورية ان الملك الاشوري وكبار القادة في الجيش وهم فوق عرباتهم يتقدمون فرق صفوف المقاتلين ، كذلك جاء ذكر سلاح العربات في النصوص الاشــورية مــراراً لــدورها الفعال فقد كانت مصدر تفخيم واعتزاز ، فافتخر الملوك الاشوريون بقــوة ســلاح عربــاتهم وكثرة عددها مؤكدين رعاية الالهة لها ، مما يدل على ان هذا السلاح كان من الاسلحة الفعالة في حسم المعارك لصالح الجيش الاشوري[١] .

(١) مظلوم : المصدر السابق، ص٧٩ .

الفصل الثالث
وسائط النقل النهرية

أ. انواع وسائط النقل النهرية :

- القوارب :
- السفن :
- الاكلاك :
- القفف :
- القرب المنفوخة :

ب. الملاح :

ج. تنظيم شؤون الملاحة :

أ. **انواع وسائط النقل النهرية** :

لقد عرف الانسان العراقي القديم فن الملاحة أو النقل النهري منذ القدِم وغدت وسائطه من اهم جوانب النقل ، اذ تمكن من خلالها الوصول الى مختلف ارجاء العالم القديم ، ومما ساعد على ازدهار الملاحة النهرية وجود نهري دجلة والفرات إذ ينبعان من بلاد الاناضول ويتجهان نحو ارض العراق ليصبا في نهاية المطاف في الخليج العربي[١] ، ومما زاد من حركة الملاحة النهرية ونشاطها ان العراقيين القدماء اقاموا معظم مدنهم على شواطئ الانهار او قريباً منها مما ادى الى توفير طرق مائية جيدة ، اذ استخدمت في عمليات التنقل المختلفة و لاسيما في نقل السلع والبضائع التجارية والمسافرين بواسطة السفن والقوارب والاكلاك والقفف ، التي كانت على اشكال وحجوم متنوعة تتناسب وحمولاتها ، وقد تطورت تلك الوسائط عبر آلاف السنين[٢] .

وقد امدتنا المصادر الاثرية والنصوص المسمارية بمعلومات مهمة عن انواع وسائط النقل النهرية المستخدمة آنذاك وهي كالآتي :

ـ **القوارب** :

تُعد القوارب من وسائط النقل النهرية المهمة التي استخدمها العراقيون القدماء في تنقلاتهم الداخلية والخارجية[٣] .

ويبدو ان معرفة العراقيون القدماء بصناعة القوارب كانت منذ اقدم العصور ، ويرجح ان معرفتهم بهذه الصناعة بدأت من استخدام جذوع الاشجار التي تبقى طافية فوق مياه الانهار، ومن ثم توصلوا إلى استخدامها في تنقلاتهم وحمل حاجاتهم عليها ، وبذلك فان جذوع

---

(١) يبدو ان هذين النهرين كانا يصبان في الخليج العربي خلال العصور القديمة بشكل مُنفصل ، اذ ان هذين النهرين وكما هو معروف يلتقيان عند كرمة علي ليكونا شط العرب الذي يتجه نحو الخليج العربي ، للمزيد من التفاصيل ينظر : الساكني : جعفر : نافذة جديدة على تاريخ الفراتين في ضوء الدلائل الجيولوجية والمكتشفات الاثارية ، بغداد ، ١٩٩٣، ص٢٠-٢١، وينظر كذلك : باقر ، طه : المقدمة ...، المصر السابق ، ص٤٩-٥٠ .

(٢) حمود : المصدر السابق ، ص٦٩.

(٣) الهاشمي : التجارة ، المصدر السابق ، ص٢١٩.

الاشجار كانت تمثل اقدم وسائط النقل المائية ، وفي الوقت ذاته فهي اقــدم أنمــوذج طبيعــي سارت على خطاه اقدم انواع القوارب والسفن[1] .

ثم ادخل الإنسان بعد ذلك التحسينات على جذوع الاشجار ومن أجل ان تكون ملائمــة اكثر لوضع حاجاته الاساسية فيها ، عمد إلى تفريغ وسط جذوع الاشجار الكبيرة والضــخمة بعد تقطيعها ، وذلك لكي يكون هناك فراغ يُقي الإنسان وحاجاته من تأثير الماء فيها ، ثم عمد إلى نحت الجزء الامامي منها وجعله مدبباً لتسهيل عملية شق طريقها فــي المــاء بصــورة سريعة[2] .

ان الشكل الذي نتج من بعد ادخال تلك التحسينات المذكورة على جذوع الاشجار كان يمثل حقا الأنموذج الاول لصناعة اقدم القوارب ، لأن دراسة اشكال القوارب القديمــة التــي وصلت الينا خلال المكتشفات الاثرية يوحي بأن تصنيعها بدأ وأعتمد على جذوع الاشجار من خلال اجراء تحوير عليها ، وتشير نتائج التنقيبات التي أجريت في عدد مــن مواقــع القســم الجنوبي من العراق إلى بداية ظهور القوارب واستخدامها هناك والتي ترجع إلى حدود عصر العُبيد (٥٠٠٠-٤٠٠٠ق.م) وربما اقدم من ذلك لان صناعة القوارب في هذا العصر بلغــت مرحلة متقدمة وذلك بدليل معرفة اهله للسفينة الشراعية ، وقد تأكدت لنا هذه الحقيقة من خلال الأنموذج الفخاري[3] الذي تم العثور عليه في موقع اريدو[4] .

وقد صنع العراقيون القدماء فيما بعد نماذج من القوارب الصغيرة ذات المجاذيف على غرار سفنهم الكبيرة العاملة في الانهار ، واستخدمت بشكل كبيــر فــي تــنقلاتهم التجاريــة الصغيرة ولا سيما بين القنوات المائية المتفرعة من الانهار ، وذلك لأن سعتها التحميلية تصلح لنقل الحمولات التجارية الكبيرة وكما في السفن[5] .

---

(١) رشيد ، وسائط النقل ...، المصدر السابق ، ص٦٠.

(٢) المصدر نفسه ، ص١٠٠.

(٣) المصدر نفسه ، ص١٠١.

(٤) اريدو : كانت من المدن السومرية القديمة والمقدسة ، تقع اريدو المعروفة اليوم بتل (أبو شهرين) علــى بعد ٤٠ كم إلى الغرب من مدينة الناصرية وجنوب غرب اور بحوالي ١٨ كم ، عن ذلك ينظر : صالح ، قحطان رشيد : الكشاف الاثري في العراق ، بغداد ، ١٩٨٧، ص٢٥٨ .

(5) Figulla , H. H. : Catalogue of the Babylonian Tablets , Vol . 1, London, 1961 , PP. 159, 176.

لقد كان للموقع الستراتيجي الذي تمتعت به مدن العراق القديم ولا سيما المدن التي تقع على ضفاف الانهار اثره الواضح في نشاط حركة النقل الداخلية والخارجية وتطورها ، فالسلع المنتجة في بلاد الرافدين مثل الانسجة والملابس والجلود والتمور والدهون ، كان لها دورها المهم في تنشيط حركة النقل والتبادل التجاري وتوسيعها إلى درجة كبيرة[١] ، وهو ما تطلب من السكان صنع قوارب متنوعة صغيرة ومتوسطة الحجم لنقل تلك البضائع والسلع المنتجة بين المدن والمواقع الفرعية الاخرى التي كانت تخترقها القنوات المائية ، كما ان بعضا من تلك القوارب كانت تتجه أحياناً صوب الجنوب لايصال المنتجات إلى المواقع المحاذية من ساحل الخليج العربي ، وكانت تلك القوارب تستخدم ايضاً في نقل البضائع والسلع الخفيفة بين المواقع الخليجية ، كالتوابل والبخور ، وبعض الاخشاب ، إذ كان يتم ايصالها إلى المدن العراقية القديمة والقرى الصغيرة[٢] ، إذ ان عملية استخدام السفن الكبيرة ، في النفوذ إلى القنوات الصغيرة أو الملاحة فيها عملية صعبة جدا وذلك لضيق مجاريها[٣].

التسمية :

جاءت تسمية القارب وكما عرفها ابن منظور "بانها السفينة الصغيرة ، ويقال جلسوا في اقربِ السفينة واحدها قاربُ ، وجمعه قوارب"[٤] .

ان اقدم تسمية للقارب وردت في نصوص المرحلة الصورية التي يعود تاريخها إلى عصر الوركاء (٣١٠٠ق.م) وهي توضح شكل القارب المعتمد وربما مود صنعه ، إذ يلاحظ شكل حزم قصب التي كانت تصنع منها القوارب انذاك (ينظر شكل رقم ٤١) وقد اطلق على القارب باللغة السومرية لفظة MA_2 [٥] ، وكانت تسبقها علامة دالة هي GIS للاشارة إلى ان صناعته كانت من مادة الخشب لذا فقد وردت التسمية بالصيغة GIS MA_2 واحياناً بصيغة

---

(١) غزالة ، هديب حياوي عبد الكريم : الدولة البابلية الحديثة والدور التاريخي للملك نبونئيد في قيادتها ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٨٩، ص١٢٦.

(٢) الهاشمي ، رضا جواد : "الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين" ، سومر ، المجلد ٣٧، بغداد ، ١٩٨١، ص٣٦-٣٧ .

(٣) الهاشمي : التجارة ، المصدر السابق ، ٢١٨

(٤) ابن منظور : لسان العرب المحيط ، المجلد الثالث ، بيروت ، د.ت، ص٤٧.

(٥) الهاشمي : الملاحة ...، المصدر السابق ، ص٤٩.

MA_2 وحدها التي تعني قارب أو سفينة بشكل عام وهي التسمية السومرية للقارب أو السفينة ويرادفها في اللغة الاكدية صيغة eleppu التي ظهرت في العصر البابلي القديم في حوالي الالف الثاني قبل الميلاد[١] .

كما وردت تسمية القارب بالاشورية بصيغة kibarru [٢] وهذا النوع من القوارب استخدم واسطة للنقل النهري ولا سيما في مجال الخدمات العسكرية ، إذ مثلت في منحوتات اشورية كثيرة منها في عمليات عبور القوات الاشورية للأنهار باستخدام هذا النوع من القوارب[٣] ، (ينظر الشكل رقم ٦٠) .

القوارب في ضوء الادلة الاثرية:

يبدو ان اقدم أنموذج مصغر للقارب مع مجاذيفه تم العثور عليه في المقبرة الملكية في اور ، وهو طبق الاصل بالمشحوف[٤] الذي يستعمله سكان الاهوار في الوقت الحاضر ، (ينظر الشكل رقم ٤٣).

هذا الأنموذج مصنوع من الفضة يبلغ طوله قدمين وفيه خمسة مقاعد وفي الوسط مسند مقوس يشبه المظلة التي تحمي الراكب من حرارة الشمس أو المطر، أو ربما يُمثل قاعدة استخدمت لتثبيت سارية الشراع عليه ، فعندما تهب الرياح يستخدم الشراع بدل المجاذيف في عملية تسيير القارب ، ويعود هذا الأنموذج إلى عصر فجر السلالات أي حوالي منتصف الالف الثالث ق.م ، كذلك عُثر على أنموذج اخر لقارب مصنوع من النحاس وفي الموقع نفسه ، ومما يؤسف اليه ان معالم هذا القارب النحاسي ، تالفة وغير واضحة[٥] .

---

(1) CAD. E , P. 90.

ينظر كذلك : الهاشمي : الملاحة ...، المصدر السابق ، ص٣٩ .

(2) CAD . K , P. 329.

(٣) عبد الله ، يوسف خلف : "صنوف الجيش الاشوري" ، موسوعة الجيش والسلاح ، ج١ ، بغداد ، ١٩٨٨، ص٣٧١ .

(٤) المشحوف : قارب متوسط الحجم يستخدم على نطاق واسع في اهوار جنوبي العراق للتنقل والصيد ولنقل الحمولة الخفيفة وقد يستخدم في الانهار ايضاً ، ولكن للمسافات القريبة ، عن ذلك ينظر: الهاشمي: الملاحة ... ، المصدر السابق ، ص٤٣.

(٥) سوسة : تاريخ حضارة ... ، المصدر السابق ، ص٤١٦ ، وينظر كذلك :
Margueron , J . C.: Los Mesopotamicos , OP Cit , PP. 157-158.

كما وصل الينا أنموذجان اخران من القوارب الصغيرة من مدينة اور ايضاً، من عصر فجر السلالات منتصف الالف الثالث ق.م ، وهذان القاربان مصنوعان من مادة القصب ومطليان بالقار مثل القارب الاصلي ، إذ يلاحظ على احدهما بوضوح بقايا حزم القصب الذي كان يشكل هيكل القارب في الاصل ، ومما يلاحظ على هذين القاربين ايضاً، ان احدهما بنهاية عالية في حين صنع الأنموذج الاخر بنهايتين منخفضتين[١] (ينظر الشكل رقم ٥٧) .

ووصل إلينا من مدينة الوركاء ومن عصر الوركاء ايضا (٣١٠٠ ق.م) نماذج من النصوص في مرحلتها الاولى والمعروفة بالصورية ، هي عبارة عن علامات صورية توضح إلى حد ما اشكال القوارب المعتمدة انذاك ، وربما مواد بنائها ايضاً، إذ يلاحظ بوضوح معالم حزم القصب التي كانت تصنع منها القوارب (ينظر الشكل رقم ٤١) وهي تظاهي من حيث الشكل القوارب التي ما تزال تصنع وتستخدم في منطقة الاهوار في جنوب العراق والى الوقت الحاضر[٢].

ويبدو ان قسماً كبيراً من تلك القوارب كانت يصنع من حزم القصب ، (ينظر الشكل رقم ٥٦) ، وكانت تستخدم للتنقل داخل الاهوار في القسم الجنوبي من العراق ، إذ ان السكان كانوا يعتمدون على مادة القصب والبردي الذي ينتشر وجوده في مياه تلك الاهوار في عملية تصنيع القوارب ، ومع مرور الزمن حصلت تطورات نوعية على صناعة القوارب إذ تم استخدام مادة الخشب إلى جانب القصب في عملية تصنيعها[٣] .

لقد انتشرت صناعة القوارب بعد ذلك في ارجاء العراق القديم كافة وبضمنها القسم الشمالي منه ، فقد استخدم الاشوريون مادة الخشب في صناعة القوارب ، وجلب بعض الملوك الاشوريين عمالا وصناعاً فينيقيين لغرض صناعة السفن والقوارب ، على غرار نماذج القوارب الفينيقية[٤] .

كذلك ظهر شكل القارب على المشاهد الفنية المختلفة، ومنها المنحوتات فمن عصر فجر السلالات الثاني (٢٨٠٠-٢٦٠٠ق.م) تم العثور في مدينة الوركاء على منحوتة من حجر الكلس ، صُور عليها مشهد ديني مع ابراز شكل القارب في اسفل المسلة وفي

---

(١) الهاشمي : الملاحة ... ، المصدر االسابق ، ص٤٥ .

(٢) المصدر نفسه ، ص٣٩ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٣٩ .

(٤) المصدر نفسه ، ص٤٤.

داخل القارب يظهر اربعة اشخاص جالسين ويُلحظ ان ثلاثة منهم يستخدمون المجـاذيف امـا الشخص الرابع الجالس فربما يمثل شخصية احد الاله المهمة[١] ، (ينظر الشكل رقم ٥٨) .

كما تعكس مشاهد الاختام الاسطوانية اشكال القوارب ايضـاً، فمـن عصـر فجـر السلالات الثاني (٢٨٠٠-٢٦٠٠ق.م) ومن موقع تل خفاجي[٢] ، تم العثور على ختم اسطواني يصور فيه الاله "شمش"[٣] وهو جالس على كرسي داخل قارب صغير ، ومـن خـلال هـذا المشهد يتبين صغر حجم هذا القارب ، (ينظر الشكل رقم ٥٩) .

ويظهر في المشهد ايضاً بعض من رموز الالهة مع الاله "شمش" وفيها رمـز أشـبه بالمحراث ، وشكل حيوان غريب فضلاً عن ظهور شكل أشبه بناء ، ويبدو ان ظهـور هـذه الرموز مع الاله "شمش" في القارب له صلة مقدسة بخصوبة الأرض[٤] .

اما في مشاهد المنحوتات الاشورية فتتوضح اشكال القوارب ، ففي مشهد يعود إلـى زمن حكم الملك الاشوري اشور ناصربال الثاني (٨٨٣-٨٥٩ ق.م) نلحظ ان المشهد يصـور عبور الجيش الاشوري لاحد الانهار وربما نهر الفرات في اثناء حملة الملك علـى الاقـاليم والواقعة شمال سوريا بواسطة القوارب ، اذ يشاهد الملك ومعه عدد من الجنود وهم يتجهـون إلى احد القوارب بغية الركوب فيه[٥] ، (ينظر الشكل رقم ٦٠) .

---

(1) Garrison ,. Mark, B : Early. Dynastic III , Glytic , JNES , Vol .48 . PP. 9-10.

(٢) تل خفاجي : هو من المواقع الاثرية المهمة ويقع على بعد نحو ١٢ كم شرق مدينة بغداد ، وهـو موقـع المدينة القديمة المسماة "توتب" تم الكشف فيه عن جملة معابد منها المعبد البيضوي ، ومعبدين للاله "سين" والالهة "ننتو" ، كما وجد فيه مجموعة مهمة من الواح الطين بعضها يعود إلى العصر الاكدي ، وبعضها إلى العصر البابلي القديم ، للمزيد عن ذلك ينظر : باقر : المقدمة ... ، المصدر السابق ، ص٢٦٣ .

(٣) شمش : وهي التسمية الاكدية لاله الشمس ، الذي يبلفظ باللغة السومرية " اوتو" ويعد الاله شمش ابـن اله القمر "سين " ومركز عبادته مدينة سبار ، عن ذلك ينظر : رشيد : الشرائع ... المصـدر السـابق ، ص٢٣٠.

(4) Frankfort , H. : The Art … OP Cit , P. 79.

حول ذلك ينظر ايضاً : عبد الرحمن ، عبد المالك يونس : عبادة الاله شمش في حضارة وادي الرافدين ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٥، ص١٧٨-١٧٩.

(٥) الراوي ، شيبان ثابت : اشور ناصربال الثاني (٨٨٣-٨٥٩ق.م) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كليـة الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٨٦، ص١٦٤ .

كذلك تظهر اشكال القوارب المصنوعة من القصب على منحوتة جدارية اكتشفت في قصر الملك سنحاريب (٧٠٤-٦٨١ ق.م) في مدينة نينوى(١) ، ويوضح مضمون المنحوتة حملة عسكرية وقعت في منطقة الاهوار(٢) ، إذ قام الملك سنحاريب باعداد حملة عسكرية موجهة ضد المناطق الجنوبية ويوضح ايضاً عبور منطقة الاهوار بواسطة القوارب المصنوعة من القصب نحو المتمردين الكلديين الذين كانوا يقيمون في المدن العيلامية(٣) ، (ينظر الشكل رقم ٦١) .

القوارب في النصوص المسمارية :

جاء ذكر القوارب واستخداماتها في النصوص المسمارية وفي ازمان مختلفة ، فمن فترة عصر سلالة اور الثالثة (٢١١٢-٢٠٠٤ ق.م) تم العثور على مجموعة من النصوص المسمارية تتحدث عن قيام عدد من العمال بتحميل القوارب وتفريغها وسحبها من مدينة إلى اخرى أو إلى الموانئ مع التيار أو عكس التيار ، ونقتبس من هذه النصوص بعضها وهي من مجموعة (Eames Collection) ومجاميع اخرى(٤) .

(G.20) نص يبين عاملين من عمال كورش أُستخدما لمدة ٢٥ يوما لغرض سحب gid-da قارب محمل بالماشية من أُوما إلى أور ومن أور إلى kar-sahar-ra واعادة القارب ثانية إلى أُوما ، وهناك نصوص اخرى من مجموعة (No.264.270 Set) تضم معلومات عن قيام عمال بتحميل القوارب بالطحين(zi-ma-asi-ga)(٥) .

---

(١) نينوى : عاصمة من عواصم الدولة الاشورية ، وتقع في الجانب الشرقي من مدينة الموصل الحالية وتبعد حوالي كيلومتر واحد إلى الشرق من نهر دجلة ، عن ذلك ينظر : رشيد : الشرائع ... ، المصدر السابق ، ٢٢٨ .

(٢) فقد بلغت تدخلات العيلاميين في شؤون بلاد الرافدين اعلى مراحلها ولا سيما في مدة حكم الملك الاشوري سنحاريب (٧٠٤-٦٨١ ق.م) إذ وقفت بلاد عيلام موقفاً معادياً للاشوريين واحتضنت المتمردين من القبائل الكلدية وبقيت الصراعات دائرة بين الطرفين ، عن ذلك ينظر :
Margueron , J.C. : Los Mesopotamicos , op .cit , PP. 162-163.

(3) Ibid ,p. 162-163.

(٤) المتولي ، نوالة : مدخل في دراسة الحياة الاقتصادية لدولة اور الثالثة ، المصدر السابق ، ص٣١٢.

(٥) المصدر نفسه ، ص٣١٣.

كما ان هناك مجموعة اخرى من النصوص نشرت في (UET III,1425 UET III) ورد في احداها نص يتضمن تأجير عبدين لمدة ٢٠ يوماً لتحميل عدد من القـوارب يالشـعير (ma-se a-si-ga) من مدينة نُفّر وتفريغها في مدينة أور[١] .

اما في العصر البابلي القديم (٢٠٠٠-١٦٠٠ق.م) فان هناك الكثير مـن النصـوص التي تخص القوارب وصناعتها ومنها ما ورد في رسالة من يسمخ ادد إلى ابيـه شمشـي ادد "يذكر فيها تنفيذ ما امره به حول صنع ٦٠ قارباً صغيراً "[٢] .

كذلك اشارت النصوص الاشورية إلى القوارب ومن ازمان مختلفة ، فمـن العصـر الاشوري القديم (٢٠٠٠-١٥٠٠ق.م) وهي فترة معاصرة لفترة العصر البابلي القديم تقريباً ، نقرأ في عدة رسائل تخص الملوك والافراد عامة ، أشير فيها إلى ضرورة استخدام النجارين المتمرسين في مجال صناعة القوارب ، ومن ذلك ماورد في رسالة بعث بها الملك شمشي ادد الاول (١٨١٤-١٧٨٢ق.م) إلى ابنه يمسخ ادد ورد فيها ما يأتي :

" بخصوص ما ارسلته إلى طوطول[٣] فقد جاء النجارون من طوطول وهم الآن فـي طريقهم إلى شوبات شمش ... وقد كتبت إلى اشكو – لو – تل ، ان يجلب اولئك النجارين إلى طوطول ليبدأوا عملهم في صنع القوارب"[٤].

ومن الفترة ذاتها لدينا رسالة اخرى تعود ايضاً الى الملـك شمشـي ادد الاول وهـي موجهة الىابنه يمسخ ادد عندما كان حاكما في مدينة ماري[٥] يوبخه فيها لعدم تمكن عدد من من الافراد (يحتمل انهم وفد رسمي من يمخد) من عبور نهر الفرات داخل حدود مدينة ماري ، وذلك لعدم توافر القوارب المخصصة لنقل المسافرين ويؤكد شمشي ادد ضـرورة تـوفير القوارب لهذا الغرض،"لكي يتمكن كل من يأتي الي ان يعبر دون تأخير كما في السابق"[٦] .

---

(١) متولي : المصدر السابق ، ص٣١٣.

(٢) حمود : المصدر السابق ، ص٧١.

(٣) طوطول : يعين موقعها في مدينة هيت الحالية ، عن ذلك ينظر : حمود : المصدر السابق ، ص٧٢.

(٤) المصدر نفسه ، ص٧٢.

(٥) ماري : تقع ماري على الفرات الاوسط قرب (البوكمال) وتعرف اطلالها اليوم باسم (تـل الحريـري) ، للمزيد ينظر : النجفي : المصدر السابق ، ص١٣٣.

(٦) ساكز : عظمة بابل ، المصدر السابق ، ٢٦٧.

سعة القوارب وانواعها :

ويبدو ان القارب او (البلم)[١] كان يستخدم اساساً لنقل الاشخاص او لنقــل كميــات صغيرة من المحاصيل الزراعية في المناطق القريبة بين المدن ، فهو يشبه السفينة الى حد ما ولكن بشكل مُصغر ولا توجد فيه انحناءات في جانبيه مثل السفينة ، الا ان مقدمته ومؤخرتــه مقوستان كمؤخرة السفينة ومعقوفان الى الاعلى ، ويبلغ طول الاحجــام الكبيــرة مــن هــذه الواسطة قرابة ٤٠ قدماً ، وكان يسيرها او يشرف عيها عدد من الاشخاص[٢] .

كما يرجح انه كانت هناك انواع اصغر حجماً وهي ما تزال تستخدم في نهري دجلــة والفرات ومنها ما يعرف بالبلم العشاري[٣] ، وكذلك البلم البغــدادي[٤] ، والــبلم البصــري[٥] وهذا ما يؤكد ان صناعة القوارب وتعدد انواعها قد ظهرت في العراق القديم ، وظلت مستمرة الى العصور التالية ، كما يتأكد ذلك ايضاً من الدلائل الاثرية المكتشفة في المواقع الجنوبية من العراق ، اذ يمكن القول ان صناعة قسم كبير من هذه القوارب ما تزال قائمــة الــى الوقــت الحاضر اذا ان اشكالها وتصاميمها تشبه الى حد كبير القوارب التي كانت تستخدم في العراق خلال الفترات المبكرة من تاريخه .

ومن خلال معاينة نماذج القوارب المصغرة المكتشفة التي ظهرت على المشاهد الفنية يبدو ان القارب الذي استخدمه سكان العراق ، القديم في جنوب العراق ولا سيما في منطقــة

---

(١) يبدو ان القارب او كما يسميه سكان جنوب العراق الان بــ (البلم) والذي ما يزال يستخدم فــي الوقــت الحاضر في جنوب العراق هو نفسه القارب المعروف والذي استخدمه سكان العراق في العصور القديمة، عن ذلك ينظر، الجويراوي ، جبار : "صناعة الزوارق في ميسان" ، مجلة التراث الشعبي ، العدد ٨-٩، بغداد ، ١٩٧٨، ص٧٧.

(٢) المصدر نفسه ، ص٧٧.

(٣) البلم العشاري : هو قارب متوسط الحجم ويصنع من خشب الساج ، ويبلغ طوله ٧ امتار وعرضه متــر واحد وهو مقوس الطرفين ويسع ٥ اشخاص ، عن ذلك ينظر : الدجيلي ، كاظم : "السفن في العــراق" ، مجلة لغة العرب ، العدد ٣ ، بغداد ، ١٩١٢، ص٩٨-٩٩ .

(٤) البلم البغدادي : هو قارب اصغر من العشاري ، ويسع ٧ اشخاص ، عن ذلك ينظر: المصــدر نفســه ، ص٩٩ .

(٥) البلم البصري : هو عبارة عن قارب يبلغ طوله من ٨-٩ امتار وعرضه متر واحد وطريقة ســيره ان يقف شخصان في مقدمة ومؤخرة البلم ويسيرانه بواسطة قصبة طويلة ، ويستخدم الشراع في حالة هبوب الرياح ، عن ذلك ينظر : المصدر نفسه ، ص٩٩ .

الاهوار كان من النوع الصغير والخفيف الذي يشبه المشحوف تماماً ، وكانــت تصــنع تلــك القوارب اما من القصب او البردي او من الواح وقطع خشبية محفورة ، إذ ان معظمها كــان يصنع على غرار صناعة السفن ، ثم تطلى القوارب من الخارج بمادة القار[١].

ـ السفن :

تُعد السفن من وسائط النقل النهرية المهمة التي استخدمها العراقيــون القــدماء فــي تنقلاتهم النهرية الداخلية والخارجية منذ فترات مبكرة من تاريخهم[٢] .

وتؤكد الادلة الاثرية ان ظهور السفن قد احدث انقلابا كبيراُ فــي طبيعــة العلاقــات التجارية ونشاطها في العراق القديم ، فضلاُ عن اهميتها في التنقلات المختلفــة لكــون تلــك السفن ولا سيما الكبيرة منها ذات تكاليف قليلة وتمتاز بقدرتها على قطع مسافات بعيدة ، فقــد ساعد ذلك على تطور عمليات التجارة والنقل[٣].

التسمية :

عرف ابن منظور تسمية السفينة بانها "الفُلك وسميت بالسفينة لانها تسفن وجه المــاء كانها تقشره ، والجمع سفائن وسفُنُ وسفينُ"[٤] .

ويبدو ان اقدم تسمية للسفينة قد ورد في نصوص المرحلــة الصــورية التــي يعــود تاريخها الى عصر الوركاء في حوالي (٣١٠٠ ق.م) اذ وضحت اشــكال الســفن الصــغيرة المستخدمة آنذاك ومواد صنعها ، اذ يلاحظ فيها بوضوح معالم حُزم القصب التي صنعت منها السفن الصغيرة[٥] (ينظر الشكل رقم ٤١) .

---

(١) سوسة : تاريخ حضارة وادي الرافدين ، المصدر السابق ، ص٤١٤ .

(٢) الهاشمي :التجارة ، المصدر السابق ، ص٢١٩ .

(٣) أي من خلال المتاجرة بالمواد الثمينة وغير الثمينة وهذه الناحية بالذات قد وسعت فــي نطــاق نوعيــة البضائع التجارية ، بحيث شملت تجارة المواد الغذائية والصناعية والبنائية ، وهذا ما تؤكــده فخاريــات عصر العُبيد التي انتجت بعد ظهور السفينة في مناطق متعددة من الخليج العربي ، عــن ذلــك ينظــر : رشيد: وسائط النقل ، المصدر السابق ، ص١٠٠-١٠١.

(٤) ابن منظور : المصدر السابق ، المجلد الثاني ، ص١٥٩ .

(5) Salonen Armas : Die Wasserfahr Zeuge in Babylonien , Helsinki, 1939, P196.
نقلاً عن الهاشمي : الملاحة ...، المصدر السابق ، ص٣٩ .

وقد اطلق عليها تسمية MA في اللغة السومرية[١] ، وكانت تسبقها ايضاً علامة GIS مثل القارب ، وهي علامة دالـــة علـــى المـــواد المصـــنوعة مـــن الخشـــب لتعـــرف بـــــ GIS MA واحيانا وردت الصيغة MA_2 في بعض النصوص لتعني سفينة صغيرة ويقابلهـــا باللغة الاكدية صيغة elippu /eleppu وقد شاع استعمال السفن إلى درجة واسعة منذ العصر البابلي القديم في حوالي الالف الثاني ق.م .

كما عرفت السفينة بتسمية sapinatu خلال العصر البابلي الحديث (القرن الســـادس ق.م) وهي تسمية ترادف التسمية العربية (السفينة) ، تماماً والشائعة في الاستخدام الى الوقت الحاضر[٢].

كذلك اطلق العراقيون القدماء تسميات عدة على السفن ، و يبدو ان كل تسمية من هذه التسميات كانت تُعبر عن الغرض الذي كانت السفينة تستخدم من اجلـــه ، فالســـفن البحريـــة الاعتيادية اطلق عليها باللغة السومرية GIS MA'GUR وبالصيغة الاكدية Maburru وقـــد ذكر في النصوص المسمارية نوعان منها ، الاول ذو شكل طويل والثـــاني قصـــير ، ومـــن المحتمل ان ذلك كان يشير الى وجو منشأين لصناعة مثل هذه السفن وان معظمها كان يصنع من خشب الارز[٣].

كما اطلق على السفن النهرية التي تسير مع مجرى التيار تسمية خاصة سواءا كانـــت تلك السفن شراعية ام غير شراعية فالتسمية السومرية GIS MA,DIRIG.GA.BA, TIL في حين اطلق عليها في اللغـــة الاكديـــة elippu Muqqe 'lepetu [٤] ، امـــا الســـفن ذات المجاذيف ، أي التي كانت تسير عكس مجـــرى التيـــار فكانـــت تســـمى باللغـــة الســـومرية GIS.MA.DIRIG.GA.BA.TIL وباللغة الاكدية elippu Makhertu[٥] ومـــن خـــلال دراسة النصوص يتضح ان السفن التي كانت تستخدم لنقل المسافرين من مكان الى اخر تسمى باللغة السومرية $GIS.MA.U_5$ اما في اللغة الاكدية فجاءت بصيغة elep rakabu[٦] .

---

(1) Labat , R: MAD, No.122.

(٢) الهاشمي : الملاحة ... ، المصدر السابق ، ص٣٩ .

(٣) رشيد : وسائط النقل ...، المصدر السابق ، ص١٠٢.

(٤) المصدر نفسه ، ص ١٠٢ .

(٥) الهاشمي : الملاحة ...، المصدر السابق ، ص٣٩ .

(6) CAD. E, P. 91,94.

وكان تصميم هذه السفن يساعدها على السير في الانهار والقنوات ويتضح من النصوص المسمارية ذات العلاقة ايضاً ان تصميم هذه السفن كان يمتاز بطول البدن ، اذ ورد في احد النصوص ان طول احدى السفن من هذا النوع يبلغ ٢٥ ذراعاً ، علماً بأن قياس الذراع الواحد يساوي بمقاييسنا الحالية ٥٠ سم ، كما اشير فيها الى سفن الاحتفالات الرسمية ولا سيما احتفالات عيد راس السنة (عيد اكيتو) وكانت تختار من نفس النوع المستخدم لنقل المسافرين نفسه [١] ، اذ كانت تسمى باللغة السومرية GIS MA.A.Ki.Ti وتقابلها في اللغة الاكدية elep akiti [٢] .

ولم يكُن استخدام السفن في بلاد الرافدين ينحصر على النقل والتجارة فحسب بل استخدمت ايضاً لأغراض السفر وللأغراض الحربية والدينية ، فهنالك سفن عرفت باسماء الآلهة ومنها ما سميت بالسومرية GIS MA DINGIR التي تقابلها باللغة الاكدية الصيغة elepp ili وأشير ايضاً الى سفن انو وانليل وننار ... وغيرها[٣].

اما سفن الحرب أو المعركة فكانت تسمى elep qarabi وان هذه السفن الحربية كانت عبارة عن ناقلات جنود فقط ، غير ان الاشوريين قد عَرفوا فعلاً السفن الحربية المصممة اصلاً للاغراض الحربية ، وكانت تلك السفن متأثرة كليا بالسفن الحربية الفينيقية[٤].

كذلك عُرفت بعض السفن بتسمية سفن الملوك ، اذ جاءت تسميتها السومرية بالصيغة GIS MA. LUGAL تقابلها الصيغة الاكدية elep sari وسفن الحكام التي كانت تسمى بالصيغة GIS MA.ENSI التي ترادفها الصيغة الاكدية elep issaki ، وكانت سفن الالهة والملوك والحكام تُزين وتطعم بالذهب وبانواع من الاحجار الكريمة[٥] .

اما السفن التي استخدمت للاغراض التجارية فقد عرفت بعدة تسميات فمنها ما سمي باسم منشئها او المدن والمناطق التي قَدِمت منها مثل سفن اكد وسفن اشور وسفن مكان وسفن ماري وسفن ميلوخا وسفن دلمون، وسفن اور ... [٦] .

---

(١) رشيد : وسائط النقل ...، المصدر السابق ، ص١٠٣.

(٢) متولي ، نوالة : المصدر السابق ، ص٣١٢.

(٣) المصدر نفسه ، ص٣١٢ .

(٤) رشيد : وسائط النقل ...، المصدر السابق ، ص١٠٤.

(٥) المتولي ، نوالة : المصدر السابق ، ص٣١٢.

(6) Leemans : Foreign Trade , OP. Cit , P.10.

كذلك سميت السفن وفقاً لنوعية حمولاتها او المواد التي كانت تنقل عليهـــا ، فشـــملت المواد المنقولة انواعاً من المنتجات الزراعية والثروة الحيوانية والمواد المصنعة ، فضلاً عن المواد الاولية ومواد البناء ، مثل الاحجار والمعـــادن والاخشـــاب وانـــواع القـــار والجـــص والآجر[١] .

ووردت النصوص المسمارية مشيرة إلى هذه السفن الخاصة بنقل المواد المتنوعـــة أذ بلغ ما ذكر في النصوص منها حوالي ٤٠ نوعاً ، فمنها ما كان مخصصاً لنقل الشعير والاخر لنقل الطحين وهكذا بالنسبة لبقية المواد الحيوية الاخرى التي اعتمد عليها السكان في حيـــاتهم اليومية آنذاك ، اذ كانت هذه السفن على درجة من الاهمية في عمليات نقل هذه المـــواد مـــن مكان إلى اخر ، ولذلك اصبح من الضروري ان يتخصص عدد من هذه السفن لنقل مثل هذه المواد ، ووفقاً لذلك كانت هناك عناية خاصة بتصميمها الداخلي اذ ان كل سفينة كانت تختلف عن الاخرى من حيث الحجم والنوعية ، فالسفينة التي كانت مخصصة لنقل الطحين تختلـــف عن تلك المخصصة[٢] لنقل القار ، كما ان السفينة المخصصة لنقل جرار الخمـــر والزيـــوت تختلف في تصميم حوضها عن سفن نقل القصب أو الاخشاب وهكذا بالنسبة لتصـــميم الســـفن الاخرى[٣] .

فقد ورد ذكر اسماء هذه السفن في النصوص المسمارية من عصر سلالة اور الثالثـــة وكما هو مبين بالاتي[٤] :

سفينة الشعير	GIS MA_2.SE (= eleppu sa se ‘i)
سفينة السمسم	GIS MA_2.SE.GIS.I3 (= eleppu sa samassammu)
سفينة الطحين	GIS MA_2.ZI3 (D) (= eleppu sa qemi)
سفينة التمر	GIS MA_2.ZU_3.LUM (= eleppu sa sulupi)
سفينة الحليب	GIS MA_2.SAR (= eleppu sa sizabi)
سفينة الاعشاب	GIS MA_2.U2 (= eleppu sa sammi)

---

(١) المتولي : المصدر السابق ، ص٣١٢.

(٢) رشيد : وسائط النقل ...، المصدر السابق ، ص١٠٤، وينظر كذلك : الهاشـــمي : التجـــارة ، المصـــدر السابق ، ص٢٢٠.

(٣) الهاشمي : التجارة ، المصدر السابق ، ص٢٢٠

(٤) نقلاً عن المتولي ، نواله : المصدر السابق ، ص ٤٤٨ .

سفينة القصب	GIS MA_2.GI (= eleppu sa qane)
سفينة الثوم	GIS MA_2.SUM SAR (= eleppu sa sumi)
سفينة السمك	GIS MA_2.KU6 (=eleppu sa nuni)
سفينة السمن	GIS MA_2.I3.GIS (= eleppu sa samni)
سفينة الخبز	GIS MA_2. NINDA (= eleppu sa akali)
سفينة اللحم	GIS MA_2.SIR (= eleppu sa seri)
سفينة الصوف	GIS MA_2.SIG (= eleppu sa sapati)
سفينة التبن	GIS MA_2.IN.NU (= eleppu sa tibni)

كذلك أطلق العراقيون القدماء تسميات عدة على السفن بموجب هيئتها العامة او حجمها[١] فمثلا السفينة الكبيرة كانت تسمى بـ eleppu rabitu والسفينة الصغيرة سُميت بـ GIS MA2 –Tur التي تقابلها الصيغة الاكدية Maturru[٢] .

كذلك كان للسفينة الجديدة والخَرِبة (القديمة المستهلكة) اسم خاص ، فالسفينة الجديدة سُميت بـ eleppu eshshetu ، في حين كانت تسمى السفينة الخربة بـ eleppu kharubtu[٣].

السفن في ضوء الادلة الاثرية :

ان اقدم أنموذج مصغر مكتشف للسفينة وصل الينا من مدينة اريدو ، وصممت على شكل سفينة شراعية صغيرة يرجع زمنها بموجب تسلسل الطبقات الاثرية الى حوالي (٤٠٠٠ق.م) (ينظر الشكل رقم ٤٢) ، وان هذه السفينة الشبيهة "بالقارب" عبارة عن أنموذج فخاري صغير ذي شكل هلالي عميق نسبياً وبمقدمة ومؤخرة متساويتي الارتفاع ومتشابهتين ، وفي وسط هذا الأنموذج هناك عمود فخاري مجوف وهو على الاغلب مكان وضع عمود الشراع "الصاري" وفي نهايتي السفينة هناك ثقبان يظن انهما مكان ربط امتداد الشراع على

---

(١) وعلى الرغم من توافر ارقام او قياسات حجوم بعض السفن الا انه يبقى امر تقدير حجوم السفن الكبيرة بشكل عام غامضاً بعض الشيء ، عن ذلك ينظر : الهاشمي : الملاحة ... ، المصدر السابق ، ص٤٠

(٢) المصدر نفسه ، ص٤٠ .

(٣) المصدر نفسه ، ٤٠.

المركب ، وطول السفينة حوالي ضعف عرضها ، وعموماً فان بعض النصــوص المتــوافرة تؤكد بأن طول السفينة العراقية القديمة لم يكن كبيرا ، "السفينة التي سنبنيها يجــب ان تكــون دقيقة الابعاد ، طولها يساوي عرضها"(١) .

كذلك عُثر على عدد من نماذج السفن الفضية والبرونزية في المقبرة الملكية بأور ومن حوالي منتصف الالف الثالث ق. م وهي ذوات اشكال طويلة نســبياً ولــم تعتمــد الصــاري والشراع في حركتها وإنما المجاذيف وهي في شكلها مطابقة تقريبا مع اشكال القوارب الشائعة الاستخدام في مناطق الاهوار والانهار حالياً في جنوبي العــراق والمعروفــة اليــوم باســم المشحوف(٢) (ينظر الشكل رقم ٤٣) .

وقد ظهرت السفن على المشاهد الفنية ، وتمثل اولى هذا المشــاهد بنمــاذج الاختــام الاسطوانية ، وأقدم ما وصل الينا من نقوش تحمل اشكالا للسفن السومرية القديمة والتي تعود بتاريخها إلى عصر الوركاء (٣٠٠ ق.م) وهي النقوش المقرونة بظهور اشكال الالهة وابطال الملاحم السومرية فيظهر على سطح احد الاختام السومرية إنموذج البطل الاســطوري الــذي يظن انه كلكامش صاحب الملحمة السومرية "ملحمة كلكامش"(٣) ، إذ يلاحظ كلكــامش وهــو جالس امام احد الالهة على ظهر سفينة يسيرها ملاح خلفه ، ويبدو ان هذا المشهد يعكس مــا ورد في الملحمة من مقابلته لاتونا بشتم (نوح السومري) الذي يشاهد جالســاً امــام كلكــامش وعلى رأسه تاج الالوهية ، اما الملاح الذي يجذف بالسفينة فهو "اورشانابي" وفقــاً لمــا ورد اسمه في هذه الملحمة(٤) (ينظر الشكل رقم ٤٤) .

---

(١) الهاشمي : الملاحة ، المصدر السابق ، ص ٤٢ ، وينظر كذلك : CAD. E, p. 93 .

(٢) الهاشمي : الملاحة ، المصدر السابق ، ص ٤٣ .

(٣) كلكامش : ورد اسمه في قائمة الملوك السومرية ، بأنه خامس ملك في سلالة الوركاء الاولــى ، وحــدد زمن حكمه بزمن حكم "اكا" ملك كيش ، وكلكامش هو صاحب الملحمة السومرية الشهيرة التــي ســميت باسمه فملحمة كلكامش هي قصيدة اكدية تتألف من ١٢ لوحا تسرد قصة بحث كلكامش عن الحياة الابدية وتتضمن كذلك اشارت إلى قصة الطوفان التي رواها له "اتونا بشتم" ، حول ذلك ينظــر : بوســتغيت : المصدر السابق ، ص ١٣١ .

(٤) سوسة ، احمد : تاريخ حضارة ... ، المصدر السابق ، ص ٤٩٦ .

ويظهر شكل السفينة وبوضوح في مشهد لختم اخر ، إذ يشاهد عليه الاله "اينكـــي"[١] واقفاً في وسط سفينة (وربما تكون سفينة صغيرة أو قارباً) ، وقد نبع من كتفيه مجريان علـــى ضفافهما نبات من الغلة ، ويعتقد انهما يمثلان نهري دجلة والفرات ، كمـــا يشـــاهد ملاحـــان يجذفان وهما واقفان إلى جنبي الاله وبيد كل منهما مجذاف طويل[٢](ينظر الشكل رقم ٤٥) .

وفي مدينة بابل[٣] تم العثور على ختم منبسط يعود إلى عصر الوركاء ايضاً، وهـــذا الختم يصور مشهد تعبد امام رموز بعض الالهة داخل سفينة كبيرة (اشبه بالقارب) تكاد تغطي سطح الختم من اليمين إلى اليسار ، والسفينة ذات طرفين مرتفعين ينتهي كل طـــرف منهمـــا بنهاية مسننة[٤] (ينظر الشكل رقم ٤٦) ، ومن مدينة بابل ايضاً تم العثور على ختم اســـطواني يعود إلى عصر الوركاء يظهر فيه شكل السفينة ، ويقف في وسطها متعبد أو كاهن امام "ثور" يحمل قاعدة مدرجة وقد ثُبت فيها رمزان الهيان كما يظهر في المشهد شخصان داخـــل بـــدن السفينة وقد امسك كل واحد منهما بعصا طويلة تستند نهايتها إلى رأس تنين ، فهي ربما كانت عصا الدفع "المردي" التي تفيد في تسيير السفينة ، كما تبدو مقدمة السفينة ومؤخرتها عـــاليتين ومحدبتين نحو الداخل تنتهي كل منهما بشكل زهرة[٥] (ينظر الشكل رقم ٤٧) .

وقد ظهرت مشاهد لاشكال السفن وهي تسير في الانهر من خـــلال اختـــام العصـــر الاكدي ايضاً (٢٣٧١-٢٢٣٠ ق.م) ، فيتضح من مشهد ختم اسطواني صورة الاله شمش وقد

---

(١) اينكي : وهو اله الماء والحكمة عند السومريين ، ومركز عبادته كان في مدينة اريدو ، ومعبـــده يـــدعى "ابسو" ويلفظ اسم هذا الاله السومري باللغة الاكدية "ايا" ، عن ذلك ينظر : رشيد : الشـــرائع ، المصـــدر السابق، ص ٢٣٠ .

(٢) سوسة ، احمد : تاريخ حضارة ... ، المصدر السابق ، ص ٤٩٧ .

(٣) بابل : من اشهر مدن العصر البابلي القديم والحديث وكانت عاصمة سلالة بابل الاولى وكذلك عاصـــمة الكلديين ، وتقع على بعد ٩٠ كم إلى الجنوب من بغداد وبالقرب من مدينة الحلة حالياً ، ينظر : رشـــيد : الشرائع ، المصدر السابق ، ص ٢٢٦ .

(4) Frankfort, H.: Cylinder Seals, London, 1939, p. 62.

(٥) الحوري، حياة عبد علي حسن : دراسة حول ختم منبسط من بابل ، سومر ، مجلد ٤١ ، بغداد ، ١٩٨٥، ص ١٢٤-١٢٥ ، وينظر كذلك : الهاشمي : الملاحة ، المصدر السابق ، ص ٤٣ .

جلس على كرسي داخل سفينة يقودها اله ثانوي يمسك بمجذاف ، كما يظهـــر فـــي مـــؤخرة السفينة شكل يمثل رأس تنين أي حيوان خرافي[١] (ينظر الشكل رقم ٤٨) .

ومن موقع تل اسمر[٢] تم العثور على ختم اسطواني ، اختلف الباحثون في تحديد مدته الزمنية فمنهم من يُرجح انه يعود إلى عصر فجر السلالات الثالث ، في حين يـــرجح بعـــض آخر انه يعود إلى العصر الاكدي ، ويظهر عليه مشهد سفينة ، كما مُثل الاله شـــمش ايضـــاً على السفينة ، كذلك تشاهد هيئة اله اخر مربوط في مؤخرة السفينة ، فضلا عن ظهور هيئـــة اله ثانوي يمسك بيده مجذافا وقد جلس في مؤخرة السفينة ايضاً [٣] ، ومما يلاحظ في مشـــهد هذا الختم ان السفينة مستطيلة الشكل وذات حزوز اشبه بالقصب ، وهي كثيرة الشبه في شكلها المستطيل والعميق بالعسبية[٤] (ينظر الشكل رقم ٤٩) ، ولعل هذه السفينة التي نشاهدها علـــى الختم ، تمثل أنموذجا من السفن ذات الحجم الكبير التي كان يستعملها السومريون القدماء على نهر الفرات لحمل القار فيها من منطقة "هيت" الى مدنهم في جنوب العراق ربما لاستعماله في عملية تصنيع السفن والبناء (بناء البيوت والمعابد)[٥] .

ويبدو من دراسة اشكال السفن التي ظهرت على الاختام الاسطوانية انهـــا لـــم تكـــن طويلة ، وهي ذات ارضية مسطحة وعميقة نسبياً ، وان بعض السفن صنعت مقـــدمتها علـــى شكل رؤوس حيوانية ، لذا يحتمل ان هذا النوع من السفن لم يستخدم الا من خـــلال رســـوم

---

(١) رشيد ، صبحي انور ، والحوري ، حياة عبد علي : الاختام الاكدية في المتحـــف العراقـــي ، بغـــداد ، ١٩٨٢ ، ص ١٤٦ ، وينظر كذلك : رشيد ، صبحي انور : تاريخ الفن في العراق القديم ، الجزء الأول – فن الاختام الاسطوانية ، بيروت ، ١٩٦٩ ، لوحة ٢٠ رقم ٦٧ .

(٢) تل اسمر : هو اسم المدينة القديمة "اشنونا" وكانت عاصمة المملكة التي عرفت بهذا الاسم ايضـــاً ، يقـــع التل على مسافة ٢٥ كم إلى الجنوب الشرقي من مدينة بعقوبة الحالية ، عن ذلك ينظر : رشيد : المصدر السابق ، ص ٢٢٥ .

(3) Frankfort, H: Gods and Myths on Sargonid Seals, Iraq, Vol.1, Part 1, 1934, p. 19.

(٤) العسبية : سفينة متوسطة الحجم مستطيلة الشكل عميقة ذات جوانب عمودية مرتفعة ، مقدمتها ومؤخرتها مقوستان على هيئة مثلث قاعدته عرض السفينة ، تُصنع من اعواد واغصان مجدولة من الصفصاف أو القصب البردي ومن نبات الحلفاء فضلا عن مادة القار ، تُصنع العسبية في مدينة هيت حيث تتوافر مادة القار ، وتستخدم العسبية في نقل الاحمال الثقيلة وهي تسير مع المجرى فقط لا عكســـه وذلـــك لحجمهـــا الضخم وثقلها ، عن ذلك ينظر : سوسة ، احمد : تاريخ حضارة ...، المصدر السابق ، ص ٤٩٠ .

(٥) المصدر نفسه ، ص ٤٩٠ .

المشاهد الدينية والطقوسية والاسطورية الممثلة على الاختام الاسطوانية ، اذ ان شكل السفينة المحور على صورة حيوان له علاقة بالفكرة أو الموضوع الممثل على الختم[١] .

كذلك تظهر نماذج السفن من خلال مشاهد عدة للرسوم والمنحوتات ، ومن ذلك تظهر لنا بعض المشاهد لسفن الصيد بمقدمة ومؤخرة عاليتين نسبياً وذلك لحماية الصياد من خطر الحيوانات التي يصطادها ولا سيما المفترسة كالخنزير ، الذي كان يكثر وجوده في مناطق الاهوار والمستنقعات الجنوبية قديما ، وهذا يتأكد من خلال مشهدين يعودان إلى عصر الوركاء (٣٠٠٠ ق.م) ففي المشهد الاول يظهر بهيئة سم على قطعة فخارية والاخر يظهر بهيئة نحت على قطعة حجرية ويبدو شكلها على هيئة اناء أو مزهرية حجرية[٢] (ينظر الشكل رقم ٥٠) .

وظهر أنموذج مشابه للمشهد السابق على اناء اشبه بمزهرية ، يعود تاريخه إلى العصر البابلي القديم (٢٠٠٠ – ١٦٠٠ ق.م) في احد معابد مدينة ايسن[٣] ، ويلاحظ على المشهد المنقوش على الاناء سفينة ذات نهايات عالية ، وكما ذكرنا فان هذا النوع من السفن كان يستخدم للصيد في مناطق الاهوار والمستنقعات في المنطقة الجنوبية من بلاد الرافدين (ينظر الشكل رقم ٥١) .

ومن فترة الحكم الكشي عثر على جزء مكسور من حجرة حدود "كدورو"[٤] في مدينة سوسة (عاصمة بلاد عيلام) يبدو انها كانت في مدينة بابل ثم نقلت بعد ذلك إلى سوسة يظهر عليها مشهد سفينة وهي بمقدمة محدبة نحو الداخل ، ويبرز من داخل السفينة مجموعة اعمدة

---

(١) الهاشمي : الملاحة ، المصدر السابق ، ص ٤٣ .

(٢) المصدر نفسه ، ص ٤٤ ، وينظر كذلك : هودجز : التقنية في ... ، المصدر السابق ، ص ٩١ .

(3) Postgate, J.N.: Early Mesopotamia-Society and Economy at the Dawn of History, London, 1999, p. 123.

(٤) الكدورو : وتسمى احجار الحدود وهي عبارة عن اشكال مخروطية قد تكون من الحجر أو من الطين المفخور ، والحجرة الوالحدة منها غالباً ما تقسم إلى قسمين خصص قسمها الاول "الاعلى" لرموز الالهة اما قسمها الثاني "الاسفل" فيحتوي على النص الكتابي المدون بالخط المسماري ، وكانت الغاية من هذه الاحجار هي توثيق نقل ملكيات الاراضي الممنوحة من الملك إلى بعض الاشخاص أو من شخص إلى اخر ، وفي اغلب الاحيان لا يزيد ارتفاع هذه الاحجار على متر واحد ، واقصى قطر لها بحدود نصف متر، عن ذلك ينظر : العبيدي ، خالد حيدر عثمان حافظ : احجار الحدود البابلية "كدورو" دراسة تحليلية، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١ ، ص ٢٣ .

اشبه بصواري العلم ، حيث يبرز العمود الاول وهو اطول من الاعمدة الباقية وفي نهايته رأس تنين يخرج من فمه لهيب نار على ما يبدو ، وتظهر هيئة الاله "مردوك"[١] بهيئة بشرية متوجاً بقبعة طويلة اسطوانية وهو يرتدي رداء طويلاً من المحتمل انه يتهيأ لصعود السفينة المقدسة ليقوم برحلة[٢] (ينظر الشكل رقم ٥٢) .

كما تعكس مشاهد المنحوتات الاشورية نماذج السفن التي استخدمت آنذاك في مشاهد فنية كثيرة ، فمن فترة حكم الملك الاشوري شلمنصر الثالث (٨٥٩ – ٨٢٤ ق.م) يظهر في مشهد على صفائح بوابة بلوات البرونزية شكل السفينة التي استخدمها الاشوريون خلال الحملات العسكرية التي شنها هذا الملك على المدن الفينيقية ، فقد ابرز النحات فيها حاكم مدينة "صور" مع زوجته أو ابنته وهما يقفان على مرتفع وسط جزيرة ويتابعان عملية نقل الهدايا من البحر بواسطة سفينتين من ذوات الحجم المتوسط ، لتقديمها أتاوة إلى الاشوريين ، ويبدو واضحاً من المشهد ان احدى السفن الواقعة في الجهة اليمنى قد وصلت إلى نقطة لا تبعد سوى ياردات قليلة من الشاطئ ، كما يلاحظ مجموعة من الجنود وهم يقومون بعملية تفريغ السفينتين من حمولاتها[٣] (ينظر الشكل رقم ٥٣) .

كذلك تلاحظ مشاهد السفن على المنحوتات الفنية الخاصة بقصر سرجون الثاني (٧٢١–٧٠٥ق.م) في دور – شروكين[٤] ، اذ يشاهد على هذه النماذج ملاحون ينقلون الخشب لسفنهم إلى الساحل الفينيقي مما يشير إلى ان الاشوريين كانوا يجلبون الاخشاب من المدن الفينيقية على البحر المتوسط ، ومنها كانت ترسل إلى دور – شروكين .

---

(١) مردوك : وهو الاله الرئيس لمدينة بابل ومعبده في المدينة المذكورة يدعى "ايساكيلا" وبأمر هذا الاله اصدر حمورابي شريعته المشهورة ، عن ذلك ينظر : رشيد : الشرائع ، المصدر السابق ، ص ٢٣٠ .

(٢) مورتكات ، انطوان : الفن في العراق القديم ، ترجمة وتعليق عيسى سلمان وسليم طه التكريتي ، بغداد ، ١٩٧٥ ، ص ٣٠٧ .

(٣) عكاشة ، ثروت : الفن ، المصدر السابق ، ص ٤٧٧ . للمزيد من التفاصيل عن الموضوع ينظر ايضا : حازم ، حسين : شلمنصر الثالث ، المصدر السابق ، ص ٩٠ .

(٤) دور – شروكين : مدينة اثرية تقع على بعد ١٥ كم شمال شرق مدينة الموصل تقريبا ، وقد اتخذها سرجون الثاني (٧٢١–٧٠٥ ق.م) مركزا لحكمه ، وقد سماها "دور شروكين" أي مدينة سرجون ، وقد شوه الساسانيون اسمها واطلقوا عليها اسم "خسرو آباد" ومنها جاء اسمها المحرف "خرسباد" ، للمزيد من التفاصيل عن ذلك ينظر : صالح : الكشاف الاثري ، المصدر السابق ، ص ٣١ .

ويبدو من خلال هذه المشاهد المنحوتة انهم عملوا على ربط جذوع الاشجار ببعضـــها وكانت تسحب بعد ربطها على شكل مجاميع بواسطة السفن لتنقل بعــد ذلــك إلـــى الجهـــات المحددة[١] (ينظر الشكل رقم ٥٤ ، أ ، ب ، ج) . لقد كان الفنان الاشوري على درجـــة مـــن الدقة في نقل الصورة الحقيقية لاشكال هذه السفن ، اذ تألف من مقدمة على شكل راس حصان للدلالة على الجمال والسرعة ، اما جسم السفينة فانه مشابه للقارب العادي ، واما مـــؤخرة السفينة فهي بشكل ذيل السمكة الملتوي نحو الاعلى[٢] . وباستثناء مقدمة السفينة ، تبدو السفينة في مجمل شكلها اشبه بجسم السمكة ، وقد صممت بهذه الهيئة لسهولة شـــقها امـــواج البحـــر "كالسمكة"[٣] .

وتظهر مشاهد السفن على المنحوتات الجدارية التي تعود إلى فترة الملـــك الاشـــوري سنحاريب (٧٠٤ – ٦٨١ ق.م) اذ تم العثور عليها في قصره الكـــائن فـــي مدينـــة نينـــوى ، ويتوضح عليها استخدام القوات الاشورية بقيادة الملك لهذه السفن الحربية على نهـــري دجلـــة والفرات ، للتقدم نحو الاجزاء الجنوبية من العراق وتحديداً توجهها نحو منطقة الاهوار ومـــن ثم إلى بلاد عيلام ، فقد اشار الملك سنحاريب في حولياته إلى قيامه ببناء اســـطول بحـــري ، جلبه للعمال الفينيقيون والسوريون لبنائه والاشراف على ابحاره[٤] .

وكانت هذه السفن الاشورية مبنية بطابقين ، الاول منها خصص للملاحين والثاني كان مخصصا للجنود واستخدمت في قسم من السفن المجاذيف في تسييرها ، في حين اســـتخدمت الاشرعة في القسم الآخر ، ويعَد الملك سنحاريب من الملوك الاشوريين الذين استخدموا السفن على نطاق واسع في حملاتهم العسكرية[٥] ، (ينظر الشكل رقم ٥٥ –أ) .

ويبدو واضحاً من مشاهد هذه المنحوتات الجدارية ان السفن قد صنعت علـــى غـــرار السفن الفينيقية التي استخدمت في الملاحة على البحر المتوسط واعالي الفرات ، والمهم فـــي

---

(1) Albenda, Pauline: The Palace of Sargon King of Assyria, Paris, 1986, Plates 21 – 23, Also see: SAA, Vol. 1, pp. 58 – 59.

(٢) يوحنا ، مجيد كوركيس : النحت البارز في عصـــر ســـرجون الاشـــوري (٧٢١–٧٠٥ ق.م) ، رســـالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٩٩ ، ص ١٢١ .

(٣) المصدر نفسه ، ص ١٢١ .

(4) Unstead, R.J. and Forman, W.F.: The Assyrians, London, 1980, p. 30.

(٥) حبيب، طالب منعم : سنحاريب سيرته ومنجزاته ٧٠٤ – ٦٨١ ق.م ، رسالة ماجستير غيـــر منشـــورة، كلية الاداب، جامعة بغداد، ١٩٨٦، ص١٤٥، وينظر كذلك : Unstead , R.J. : op. cit , P.30

هذه السفن ان معظمها كانت تسير بقوة المجاذيف ، اذ تظهر مجاميع الجـذافين فيهـا وهـم يمسكون بمجاذيف طويلة يقابلهم في الجهة غير المرئية من المنحوتة مجموعة اخـرى مـن المجموعة الاولى نفسها ، فضلا عن وجود الاشرعة في بعض السفن وكما يتضح ذلـك مـن خلال مشاهد المنحوتات المكتشفة[١] ، (ينظر الشكل رقم ٥٥ – ب) .

السفن في النصوص المسمارية :

ورد ذكر السفن في النصوص المسمارية من فترات مختلفة ولا سيما النصوص التي تشير الى الرحلات البحرية التي قامت بها سفن عراقية عبر الخليج العربـي ، ففـي نـص مسماري يعود الى العصر الاكدي ، ويرجح انه من فترة حكـم الملـك سـرجون الاكـدي (٢٣٧٠ – ٢٣١٦ ق.م) فقد ذكر في النص :

"استخرج الحجر الاسود من الجبال عبر البحر الجنوبي في سفن وارسو بها في ميناء اكد"[٢].

اما الملك مانشتوسو ابن الملك سرجون (٢٢٥٨ – ٢٢٤٥ ق.م) فقد ذكر في كتاباتـه بانه جهز حملة عسكرية عَبر خلالها البحر السفلي (الخليج العربي) واخضع جميـع اقاليمهـا هناك حتى وصل الى جبال الفضة ، ومن المؤكد انه استخدم سفن ذات احجام كبيرة في حملته هذه[٣] .

اما الحاكم كوديا[٤] (٢١٤٤ – ٢١٢٤ ق.م) فيذكر في كتابة له دونت على احد تماثيله ما ياتي :

---

(١) الهاشمي : الملاحة...، المصدر السابق، ص٤٤ .

(٢) المصدر نفسه ، ص٤٠، وينظر كذلك : طه، منير يوسف : اكتشاف العصر الحديدي في دولة الامارات العربية المتحدة، بغداد، ١٩٨٩، ص٢١٩ .

(٣) طه، منير : اكتشاف العصر ... ، المصدر السابق ، ص٢٢٠ .

(٤) كوديا : الحاكم الثاني عشر من سلالة لكش الثانية، حكم لمدة ٢٠ سـنة خـلال الفتـرة مـن (٢١٤٤ – ٢١٢٤ق.م) واتسم حكمه بازدهار العلوم والفنون والمعارف واعمال البناء والعمران ، ونشطت التجـارة في زمنه وتوسعت منافذها ولا سيما مع بلاد دلمون (البحرين)، للمزيد عن ذلك ينظر: النجفي : المصدر السابق، ص٨٦.

"لقد جلب (الامير كوديا) من جبال امنانوم ، شجر الارز ، اخشـــاب الارز ، طـــول (الجذع) الواحد ٥٠ ذراعا (وجلب كذلك) اخشاب السرو طول (الواحدة) ٢٥ ذراعا وعملهـــا (اولا) اعمدة ، جلبها من جبالها "[١] .

ويبدو واضحا من خلال هذا النص ، ان الملك كوديا كان يجلب خشب الارز من جبال لبنان لاستخدامه في صناعة السفن[٢] والقوارب[٣] .

ومن عصر سلالة اور الثالثة (٢١١٢ – ٢٠٠٤ ق.م) تم العثور على مجموعة مـــن النصوص المسمارية تتحدث عن قيام عدد من العمال بتحميل السفن ، وتفريغها وسحبها مـــن مدينة الى اخرى الى الموانىء سواء مع التيار ام عكس التيار ، فقد جاء في بعض من هـــذه النصوص وكما ياتي :

- نص يتضمن تحميل سفينة (ma-a-ga-ra) بـــ ١٦١٠ حزمة قصب (sa – gi) وقد حملها عمال تحميل القصب (gi – il) .
- نص يتضمن ١٣٠ سيلا شعيرا (130 sila se) وخشب (gis ma - nu) حملت الى سفينة (ma-a-gar-ra) .
- نص يشير إلى عدد من العمال وهم يسحبون سفينة محملة بالطحين مـــن ...الـــى أور ، وتفريغ الحمولة في اور (uri-ki-m2 su-sum-ma) واعادة السفينة ثانية الى الميناء[٤] .

اما في العصر البابلي القديم (٢٠٠٠ – ١٦٠٠ ق.م) فقد وردت في عـــدة نصـــوص تخص السفن وصناعتها ومن ذلك ما وردت في رسالة بعث بها الملك شمشي ادد الـــى ابنـــه يسمخ ادد وفيها مایاتي :

"... فيما يخص صنع السفن الكبيرة والقوارب الصغيرة ، التي كتبـــتَ بشـــانها لـــي ساخبرهم بصنعها ، وسأذهب الى الدوام للاشراف على عملية صنعها "[٥] .

---

(١) رشيد ، فوزي : وسائط النقل ...، المصدر السابق، ص١٠٦ .

(٢) وقد ذكر في كتابات الملك كوديا انه جلب مادة الجص ومادة القار من جبال منطقة مدكا (شـــمال جبـــل حمرين) بواسطة السفن والقوارب لاستخدامها في بناء البيوت والمعابد، حيث اســـتخدمت مـــادة الجـــص لاغراض الربط بين صفوف الآجر ، عن ذلك ينظر: المتولي نوالة : المصدر السابق، ص٣١٠ .

(٣) رشيد : وسائط النقل...، المصدر السابق، ص١٠٦ .

(٤) المتولي، نوالة : المصدر السابق، ص٣١٣ .

(٥) حمود : المصدر السابق، ص٧٢ .

وكذلك اشارت عدة رسائل من فترة حكم الملك حمورابي الى السفن والمنافذ المائية ، فقد نظم حمورابي عملية النقل وسير السفن من الانهر والقنوات الكبيرة وقسمها الى مراحل معينة وحدد لكل مرحلة منها موظفين للاشراف على تنظيم سير السفن في مناطقهم ، كما كان حكام المدن في بعض الاحيان مسؤولين عن سير السفن ذات الحمولات المهمة التي تمر بمدنهم ومن ذلك ورد رسالة أمر فيها الملك حمورابي احد موظفيه وهو (سين-ادينام)[١] ، قائلا له " اجعلهم يقيسون حمولتهم وتولى انت قيادة سفنهم"[٢] .

كذلك وردتنا اشارات من عهد الملك حمورابي ايضاً عن عملية صناعة السفن وصيانتها ، ففي نص يشير إلى تكليف الملك للموظف (سين-ادينام) باعادة صيانة بعض السفن وعلى ما يبدو انه واجه صعوبات في عملية اصلاحها لذا يفهم من المص ان الموظف المذكور يستشير سيده الملك لاستلام ارشاداته وتوجيهاته حول تلك الصعوبات ، كما نقرأ في رسالة اخرى موجهة " الى سين - ادينام قل (ماياتي) هكذا (يقول) حمورابي : تاريباتم كما قال لي هكذا يأتي جنود السفن (البحارة) الذين ارادهم سيدي لم يعطوني اياهم (لذلك) ولم اعمل السفن كما قال لي ..." [٣] .

وكذلك اشارت النصوص الاشورية الى السفن ، فمن العصر الاشوري الحديث (٩١١ - ٦١٢ ق.م) يخبرنا الملك سنحاريب (٧٠٤ - ٦٨١ ق.م) انه جلب الصناع الفينيقيين الى نينوى ليقوموا بصناعة سفن له تشبه سفن بلادهم ، وذلك لاستخدامها في محاربة المتمردين الذين تحالفوا مع العيلاميين ضد سنحاريب وكما جاء في النص :

---

(١) سين - ادينام : من اشهر موظفي العصر البابلي القديم، فقد عاصر الملك حمورابي مدة ٣٦ عامًا تقريبا وكان له اتصال مباشر معه وظهر دوره البارز في اكثر المجالات التجارية والزراعية والصناعية العائدة للدولة والافراد وقد تولى مهام الادارة في السنة الرابعة من حكم الملك حمورابي ، للمزيد من التفاصيل عن ذلك ينظر : الجبوري ، سالم يحيى خلف حسين : بعض الوظائف الادارية من العصر البابلي القديم، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل، ٢٠٠٢ ، ص٧ .

(٢) الاعظمي ، محمد طه محمد : حمورابي ، ١٧٩٢ - ١٧٥٠ ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاداب ، جامعة بغداد، ١٩٨٥، ص١٢٧ .

(٣) الجبوري ، سالم : المصدر السابق، ص٧٥-٧٦ .

" فجلبت الحيثيين (السوريين) الذين قهرتهم بالسلاح الى نينوى فبنوا سفناً ضخمة على غرار سفن بلادهم واصدرت اوامري الى الملاحين من صور وصيدا وقبرص، الذين اسرتهم، بأن يبحروا في السفن في نهر دجلة وينزلوا اليابسة عند اويس ..." [1] .

وفي نص اخر ذكر الملك سنحاريب بانه : " بمساعدة الالهة ، انا (سنحاريب) ارسلت (٤٠٠) جندي من حملة السهام ، كل (١٠٠) جندي في سفينة وعبروا المستنقعات صوب عيلام "[٢] ، واشار في نص اخر : "اركبت قطعاتي العسكرية المفضلة في سفن ، وجنودي نزلوا الفرات في سفن ، انا سافرت على الارض مجاورا لهم"[٣] .

وفيما يخص حمولات السفن المختلفة ، فإن النصوص المسمارية تقدم معلومات مفصلة عنها ، فاكبر السفن المستخدمة لنقل المواد والبضائع التجارية كانت تبلغ سعتها ١٢٠ كوراً ، علما بان الكور الواحد يساوي بمقاييسنا الحالية ٢٥٢.٦ لترا أي ان حمولة هذا النوع من السفن تقدر بحوالي ١٠ – ١٢ طناً[٤] وقد تصل الحمولة الى حوالي ٢٥ طنا ، فقد اشير في احد النصوص المسمارية إلى ان صناعة احدى السفن الكبيرة احتاج الى استخدام ٢٢٠٠ مسمار خشبي ، وكانت حمولة السفن بشكل عام تتراوح من ١٢٠،٦٠،٣٠،٢٠،١٠،٥ كورا ، واكثر السفن استخداماً التي كانت سعتها تساوي ٦٠ كورا وحمولتها تساوي عشرة أطنان بمقاييسنا الحالية ، اذا علمنا ان معظم السفن المستخدمة حاليا في شط العرب هذه من حجم (٦٠) كورا ايضاً وان ذلك يعكس بالتأكيد ان التقليد القديم ما يزال مستمراً وسائدا على مر العصور وذلك لكونه عملياً وينسجم وطبيعة الملاحة في وسط وجنوب العراق[٥] .

---

(1) ARAB , Vol .2 , P.145 .

حول الموضوع ينظر ايضا : سليمان ، عامر : "بلاد عيلام وعلاقتها بالعراق القديم" ، مجلة اداب الرافدين، العدد ١٤، الموصل، ١٩٨١ ، ص١٧٦ .

(٢) الهاشمي : الملاحة...، المصدر السابق، ص٤٠ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٤٠ .

(4) Driver and Miles : BL , Vol .1 , P.427 .

(٥) رشيد : وسائط النقل، المصدر السابق، ص١٠٣-١٠٤ .، وينظركذلك : المتولي ، نوالة : المصدر السابق ، ص٣١٤ .

اما عن اسلوب تسيير السفن ، فمن الطبيعي ان السكان آنذاك كانوا يُسيرون هذه السفن عن طريق المجاذيف (مع تيار المياه او عكسه) او بواسطة الاشرعة لتسهيل عملية السيطرة عليها ودفعها في الياه وتوجيهها ، ويفهم من نص مادة قانونية ورد في قانون حمورابي ، ان السفينة التي كانت تسير بقوة تيار النهر يصعب السيطرة على توجيهها لسرعة حركتها ، في حين يمكن توجيه حركة السفينة التي تسير بقوة الجذف (عكس تيار النهر) وذلك لحركتها البطيئة وسهولة توجيهها بشكل عام بالمقارنة مع حركة السفينة[١] .

وفي حالة كون بعض السفن الكبيرة مثقلة بالحمولات ، مع قلة حركة الرياح فانها كانت تسير بواسطة المجاذيف ، ويبدو ان بعض السفن كانت تُسحب بالحبال (الشاروفة) ايضاً وكانت عملية السحب تتم من خلال ربط الحبال بأجساد الثيران ولاسيما عندما كانت تسير عكس تيار النهر[٢] .

اما سرعة رحلات بعض السفن السائرة مع تيار المياه وبعكسها ، فالاشارات قليلة جداً عنها وعلى الرغم من ذلك فقد ذُكر في نص ، ان رحلة السفن من مدينة لكش الى مدينة نُفر وهي مسافة تقدر بنحو ٨٥ ميلاً (أي ما يعادل ١٣٥ كم) كانت تستغرق من ستة عشر الى سبعة عشر يوما عند اتجاه السفينة شمالا (عكس اتجاه تيار المياه) في حين كان يستغرق قطع هذه المسافة باتجاه الجنوب (مع اتجاه تيار الماء) حوالي من اربعة الى خمسة ايام[٣] .

وتفيد النصوص المسمارية ان عملية بناء السفن في العراق كانت تمر بمراحل متعددة ابتداءاً من وضع مخططات لاشكالها وابعادها وتقسيماتها الداخلية ، فضلاً عن توفير المواد الاولية اللازمة لصُنعها ، من الاخشاب الجيدة كخشب الارز والغار والابنوس ، فضلاً عن الاوتاد والقصب و(الزفت او القار) وتحضير انواع من الزيوت والقطران من اجل عملية الاكساء والطلاء[٤] .

---

(1) Driver and Miles : BL , Vol .2 , P.85 .

ينظر كذلك : حمود : المصدر السابق ، ص٧٠ .

(٢) الهاشمي : الملاحة...، المصدر السابق، ص٤٣ .

(3) Leemans , W. F. : The Old Babylonian Merchant , leiden , 1950 , PP. 1-2 .

(٤) الهاشمي :الملاحة...، المصدر السابق، ص٤٨ .

ويمكن تتبع مراحل صناعة السفن وذلك من خلال ما ورد في النصوص المسمارية من معلومات ، اذ وردت اول اشارة الى صناعة السفن في ملحمة كلكامش عندما صدرت الاوامر الالهية لاوتونابشتم ببناء السفينة[١] ، لتنجيه ومن معه من الطوفان[٢] . فنفذ اوتونابشتم اوامر الالهة[٣] ، وبدأ ببناء الفلك (السفينة)[٤] ، وجاء وصف ذلك في (اللوح الحادي عشر) من هذه الملحمة وعلى النحو الاتي :

" هدم البيت وابني الفُلك

السفينة التي ستبنيها عين مقاساتها

ليكون طولها مساوياً لعرضها

فتجمع (اهل) البلد حولهم

وجلب الصغار منهم القير

وحمل الكبار كل متطلبات العمل

---

(١) الهاشمي :الملاحة...، المصدر السابق، ص٤٥ .

(٢) الطوفان : حادثة روتها المآثر السومرية والبابلية في روايات ثلاث رئيسة تتشابه في خطوطها العامة وكثير من تفاصيلها، واول تلك الروايات نسخة مدونة بالسومرية والبطل فيها يسمى (زيوسدرا) الذي انقذ البشرية من خطر الفناء في اثناء الطوفان العظيم الذي شمل الارض برمتها حسب تصور الاقدمين ، والرواية الثانية تتمثل في الرقيم الحادي عشر من ملحمة كلكامش حيث نقراء عن رجل اسمه (اوتونابشتم) ، قام ببناء سفينة ضخمة حَمل فيها ما استطاع من الناس والحيوانات والطيور والمتاع ، والرواية الثالثة، وهي اكثرها تفصيلاً تُعرف بين المختصين بالمسماريات بـ (قصة اتراخاسيس) نسبة الى اسم الرجل الذي يقوم بدور مشابه لنظيريه زيوسدرا واوتونابشتم، ويمكن القول بان الخطوط العامة لقصة الطوفان في بلاد الرافدين تتلخص بأن الالهة اجمعت بتحريض من اله الجو والهواء (انليل) على احداث الطوفان عقابا للناس الذين تكاثروا في الارض بشكل يلفت النظر واخذوا يزعجون هذا الاله بصخبهم وضجيجهم الى حد انهم حرموه من النوم ، للمزيد عن ذلك ينظر: علي، فاضل عبد الواحد : من الواح سومر، المصدر السابق، ص٢٦٩-٢٧٠ .

(٣) الهاشمي : الملاحة...، المصدر السابق، ص٤٥ .

(٤) واستناداً الى ما ورد في العهد القديم ، قام (نوح) بتنفيذ خطوات مماثلة عندما أمره (الرب) ببناء الفُلك قائلا له "أصنع لنفسك فُلكاً من خشب جُفْر ، تجعل الفُلك مساكن ، وتطليه من الداخل والخارج بالقار، وهكذا تصنعه ثلاث مئة ذراع يكون طول الفلك وخمسين ذراعاً عرضه، وثلاثين ذراعاً ارتفاعه، وتصنع كوامن الفلك وتكمله الى حد ذراع من فوق وتضع باب الفلك من جانبه، مساكن سفلية ومتوسطة وعلوية تجعله "، عن ذلك ينظر: العهد القديم : سفر التكوين، الاصحاح السادس، ص١٣-١٦ .

في اليوم الخامس حددت شكلها

ايكر واحد مساحة ارضها

١٢٠ ذراعاً ارتفاع كل جانب من سطحها المربع

حددت شكلها الخارجي

وجعلتها من ستة طوابق

أرضها المسطحة قسمتها الى تسعة أقسام

وغرزت أوتاد الماء فيها

نظرت الى سارية السفينة واكملت تجهيزها

٦ سار من القار صببت في الكورة

٣ سار من الزيت جلبها حاملوا السلاسل

سار واحد من الزيت طليت به السفينة(١) .

ومن خلال ذلك الوصف يتبين ان الخطوة الاولى في بناء السفينة كانت تبدأ بتهيئة المواد الاولية ولاسيما الاخشاب بانواعها المختلفة وحجومها ، اذ يبدأ العمل بتثبيت خشبة القاعدة أي خشبة الاساس وتكون عادة كبيرة ومتينة لتتحمل ثقل البناء القوي للسفينة يساعدها في ذلك خشبتان جانبيتان للقاعدة ، وتنتهي جدران السفينة باطار خشبي يحيطها من جميع الجهات ، وبعد تثبيت القطع الخشبية الكبيرة يتم تركيب الهيكل العام للسفينة ، يعقبه ملء الفراغات فيما بينها بقطع والواح خشبية تمتد مع عرض السفينة ، كما كانت تحشى بعض الفجوات التي كانت بين الالواح العرضية بأوتاد او قطع خشبية وذلك لردم الفراغات اولاً وزيادة تماسك الاخشاب مع بعضها ثانياً ، وبذلك يصبح بدن السفينة جاهزاً لاتمام اقامة او تشكيل مرافق اخرى مكملة عليه وابرزها بناء مقدمة ومؤخرة السفينة اذ ان بناء هذين الجزئين كان يتم بصورة منفصلة عن بناء البدن ، وتشيد بعدها أي فوق سطح السفينة غرفة او اكثر حسب حجم السفينة وتكون مخصصة لقائد السفينة او الملاحين وتدعى بيت السفينة ولها باب يعرف بباب السفينة ، وبعد الانتهاء من ذلك تهيء ادوات تسيير السفينة من المجاذيف والصواري والشراع فضلاً عن الحبال التي تستخدم في ربط بعض اجزاء السفينة

(١) باقر، طه : ملحمة كلكامش ، ط٥ ، بغداد، ١٩٧٣، ص٣٤ .

ولا سيما الشراع كي تساعد في سحب السفينة او تثبيتها عند هبوب الرياح وهكذا يكتمل بنـــاء السفينة فيتم الاستعداد لانزالها في الماء(١) .

كما اشارت النصوص المسمارية إلى انواع الاخشاب المستخدمة في تصـــنيع الســـفن فنذكر منها التوت وخشب الغار ، كذلك ذكرت النصوص ان السومريين والبابليين قد اعتمدوا كثيراً على خشب الأُرز، اذ كان يتم جله من جبال لبنان لاستخدامه في بناء السفن والقوارب ، فضلاً عن الاشارة الى مواقع دلمون (البحرين) ومكان (عُمان) وميلوخا (وادي الســند) التـــي كانت تجلب منها انواع جيدة من الاخشاب ، فمن خشب الغار كانت تصنع الاوتاد ومن خشب التوت كانت تصنع الواح الخشب التي توضع عادة على ارضية السفينة ، ومن المواد الاخرى التي كانت تستخدم في صناعة السفن هذه مادة القار(٢) ، وكانت هذه المادة تجلب من منطقـــة هيت (بالقرب من مدينة الرمادي) ومن المعلومات المتوافرة يبدو ان العراقيين القدماء كـــانوا يقومون اولاً بعملية تصفية كتل القار من الشوائب وان هذه العملية كانت تتم باحماء القار فـــي افران خاصة تصل درجة حرارتها ما بين ٤٠ – ٥٠ درجة مئوية ، وهي الدرجة التي تتحول فيها مادة القار من الحالة الصلبة الى الحالة السائلة ، ثم يسكب القير السائل على صفيحة ذات قطع مثقوبة للتصفية ومن ثم يضاف اليه زيت نباتي ليمنحه ليونة كافية عند الاستعمال ، كمـــا كانت تضاف الى المزيج مواد نباتية مثل القصب والقش او غير نباتية مثل الرمل والطين(٣)، وذلك لقدرتها على منع ترشيح المياه او دخولها في بدن السفينة(٤) .

ويبدو من مشاهد المنحوتات الجدارية ان صناعة السفن في بلاد اشور كانت صـــناعة متقننة ومتطورة إذ تظهر فيها الدقة المتناهية في عملية تصنيع تلك الســـفن ، وقـــد اشـــارت النصوص الى ان السفن في بلاد اشور كانت مختلفة الاحجام ، فقد يصل طول الســـفينة الـــى ثمانية عشر مترا كحد اعلى وتترامح حمولتها بين نصف طن وخمسة وعشرين طناً ، فنقـــرأ في النصوص عن بناء سفن للاشوريين في المدن الفينيقية امثال صور وصيدا وحتى عن جلب

---

(١) الهاشمي :الملاحة...، المصدر السابق،ص٥٠ .

(٢) رشيد : وسائط النقل، المصدر السابق، ص١٠٦-١٠٧ .

(٣) للمزيد من المعلومات عن عملية تصفية القار المستخرج ينظر: الهيتي، صالح فليح حسن : طريق القيـــر الى بابل دراسة في الجغرافية التاريخية، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العـــدد٢٣، بغـــداد، ١٩٨٩، ص١٥-١٧ .

(٤) رشيد : وسائط النقل ...، المصدر السابق ، ص١٠٧ .

صناع السفن الى بلاد اشور من تلك المدن ومن جزيرة قبرص ولا سيما في العهد الاشـــوري الحديث ، كما ورد في النصوص عن قيام بعض من ملـــوك الاشـــوريين بجلـــب الاخشـــاب الصالحة لبناء السفن من لبنان الى بلاد اشور ، وقد ادى الاتصال بمـــدن الســـاحل الفينيقـــي وقبرص الى جعل الاشوريين بناة سفن مهرة وتحسنت صناعة سفنهم النهرية الى حد كبيـــر ، فقد حلت محل سفنهم الطويلة سفن خفيفة وجميلة تشبه السفن الفينيقية ، فضلا عن ذلـــك فقـــد استخدم الاشوريون السفينة ذات الصف من المجاذيف من كل جانب(١) ،

كما صُنعت السفن الكبيرة التي يديرها ثلاثون جذافاً وكانوا يجلسون في صفين الواحد مقابل الاخر على جانبي السفينة في حين يجلس في الوسط عدد من الاشخاص (ينظر الشـــكل رقم ٥٥-أ) ، ومما تجدر الاشارة اليه ان الاشوريين لم يستخدموا فـــي ســـفنهم الاشـــرعة او الصواري على نطاق واسع ربما لسرعة تيار الانهار الجارية في مناطقهم ، بل اعتمدوا على قوة الجذافين التي كانت مطلوبة بإستمرار لمواجه قوة تيار الماء فـــي اثنـــاء تســـيير الســـفن وتوجيهها لاسيما السفن الكبيرة منها ، وكانت مجاذيف الصف الاول توضع من خلال ثقـــوب في جانبي السفينة وتثبت تثبيتا محكماً عليها(٢) .

ـ الاكلاك :

لقد واكبت مهنة الملاحة النهرية الانسان في العراق القديم منذ ان اســـتوطن ضـــفاف الانهار ، لانه اكتشف ان ركوب النهر والنزول في تياره الى حيث يريد لا يكلفه الا رصـــف قليل من جذوع الاشجار وربطها ببعضها بواسطة الاغصان ليركب عليها ومعه بعـــض مـــا يحتاجه ، ولم تكلفه العملية الا بعض الجهد ، ويبدو ان الانسان في العراق القديم قـــد توصـــل الى ابتكار الاكلاك منذ عصور مبكرة ، فقد كانت صناعة الكلك في البداية صناعة بسيطة ثـــم تطورت على مر الزمن وتم تحسينه بما يلائم سلامة الراكب والحمولة عليه(٣) .

---

(١) الاحمد : التجارة المصدر السابق ، ص٢٠٠ .

(٢) المصدر نفسه ، ص٢٠١ .

(٣) الشهاب ، شعبان رجب : " الاكلاك مهنة فولوكلورية نهرية " ، مجلة التراث الشعبي ، العدد٧ ، بغـــداد، ١٩٧٥، ص٩٧ .

التسمية :

وردت الاشارة الى ان اسم الكلك او الطوف وجمعها اكلاك في النصوص المسمارية بالصيغة الاكدية kalakkum[١] ، وهي تطابق تماماً التسمية العربية الكلك ، وقد اشتهرت مدينة "اسكي كلك" الواقعة على نهر الزاب الاعلى من نهر دجلة بهذه الصناعة ، فكانت المكان المخصص لصناعة الاكلاك في بلاد اشور[٢] .

كما عرف اسم الكلك او الطوف او العبرة[٣] في اللغة العربية ايضاً باسم الرَمَث وجمعه ارماث ، والرمَث بفتح الميم ، "خشب يضم بعضه الى بعض ، ويشد ، ثم يركب في البحر ، والرمث هو الخشب،فعل بمعنى مفعول من رمَث الشيء اذا لممته واصلحته "[٤] .

انواع الاكلاك واستخداماتها :

استخدمت الاكلاك الى جانب القوارب والسفن في التنقلات التجارية في العراق القديم ، وكانت هذه الاكلاك على ثلاثة اصناف وهي كالاتي :

الصنف الاول :

الاكلاك الجلدية المصنوعة من جلود الحيوانات المنفوخة (القِرب المنفوخة) وتربط ببعضها ويوضع فوقها الواح مستوية من الخشب ليكون سطحها مستوياً ، وسمي هذا النوع باللغة الاكدية elep dusim [٥].

---

(1) CAD . K , P.64 .

(٢) رشيد : وسائط النقل ... ، المصدر السابق ، ص ١٠٦ .

(٣) عُرف الكلك في اللغة العامية العراقية (بالعبرة) أي اداة العبور، اما (الطوف) فهو مصدر الفعل (طاف) و(يطوف) ، عن ذلك ينظر: التكريتي سليم طه : " الكلك كيف يصنع ويستخدم للنقل " ، مجلة التراث الشعبي، العدد١٢،١١، بغداد، ١٩٧١، ص٨٣ .

(٤) ابن منظور: المصدر السابق ، المجلد الأول ، ص١٢٢١ .

(٥) الهاشمي : الملاحة...، المصدر السابق ، ص٤١، وينظر كذلك : حمود : المصدر السابق،ص٧١ .

الصنف الثاني:

الاكلاك المصنوعة من القصب والبردي (طوافات او عوامات من القصب) وهذا النوع كان يستخدم في منطقة الاهوار ، وجاءت تسميتها بصيغة (gi - a - ta - um)[١] .

الصنف الثالث :

كان يصنع من الاخشاب وعرفت بالاكلاك الخشبية (الطوافات او العوامات الخشبية) وقد استخدمت بشكل كبير في المناطق الوسطى والجنوبية ، وجاءت تسميته بصيفة khallimanum [٢] .

ذكرت الاكلاك واستخداماتها في النصوص المسمارية مراراً ومن خلال دراسة تلك النصوص ، يتضح انها استخدمت الى درجة كبيرة في بداية العصر البابلي القدبم وقد كانت تلك الاكلاك شبيهة بالاكلاك التي تصنع الى مدة قريبة من الآن في القسم الشمالي من العراق والتي استخدمت لنقل الحبوب والاخشاب وبعض المواد الاخرى وكانت كبيرة الحجم[٣] ، وكان يتم تسيير الاكلاك بمساعدة تيار المياه من الشمال الى الجنوب ، ويظهر من النصوص ان الاكلاك الخشبية عند وصولها الى مراكزها في الجنوب كانت تفكك وتباع اخشابها باسعار جيدة ، اما الاكلاك المصنوعة من القِرب المنفوخة فيظهر انها كانت تُسحب الى الشمال ثانية بمحاذاة ضفاف الانهار بواسطة (الحمير) لاستخدامها وتسييرها من جديد في الشمال[٤] ويبدو ان نطاق العمل بتلك الاكلاك في الاستخدامات التجارية كان يتحدد في الانهار والقنوات المائية فهي لاتصلح للعمل كالقوارب والسفن على مياه البحر مثل مياه الخليج العربي[٥] .

وان الكلك المستخدم في المنطقة الشمالية[٦] كان يصنع عادة من الاخشاب الطويلة ، وتتم صناعته على شكل مربع أو مستطيل قرب شاطئ النهر ، اذ كان يتم رصف هذه

---

(١) الهاشمي :الملاحة...، المصدر السابق، ص٤١ .

(٢) المصدر نفسه، ص٤١ .

(٣) حمود : المصدر السابق ، ص٧١ .

(4) Macqueen , J.G : Babylon , London , 1964, P.90 .

(٥) حمود : المصدر السابق، ص٧٢ .

(٦) لقد نقل الاشورين الحمولات الثقيلة كقطع الحجارة على الاكلاك ، كذلك كان يفعل العراقيون إلى مدة قريبة ينقلون الحمولات الثقيلة كالحبوب والاخشاب من الموصل إلى بغداد على الاكلاك ، فالكلك الذي استخدمه الاشوريون قديما هو الكلك نفسه الذي كان يستخدم إلى وقت قريب في المنطقة الشمالية وفي نهر دجلة حيث كان يستخدم كثيرا بين ديار بكر والموصل ، عن ذلك ينظر : الهاشمي : الملاحة ، المصدر السابق ، ص ٤٥ .

الاخشاب الواحد إلى جانب الاخرى وتشد نهاياتها شداً قوياً بوساطة الحبال أو لحاء الشجر[١] ثم تربط فوقها اعمدة خشبية اخرى بصورة افقية ، وتحتها تربط القِراب المنفوخة (ينظر الشكل رقم ٦٣) ، ويتم اختيار القِرب من جلود الغنم والماعز النظيفة وغير المثقوبة ، فبعد دهنها ودبغها تصبح طرية وتشد جميع هذه القرب من اطرافها شداً محكما عدا الرقبة ، حيث تُعد للنفخ بواسطة قصبة طويلة مخصصة لنفخ القِراب[٢] .

ويرجح ان العراقيين القدماء استخدموا ثلاثة احجام من الاكلاك للنقل التجاري النهري ، بدليل ان هذه الاكلاك كانت ما تزال تستخدم إلى وقت قريب وهي كالاتي :

١. الكلك الكبير :

أستخدم هذا النوع بين المناطق الشمالية والوسطى وكانت تختلف احجام هذا الاكلاك تبعا لحجم البضاعة التي تشحن عليه ، وعدد القِرب التي تربط تحتهت على الاغلب كان يترواح عددها من ٢٠٠–٥٠٠ قِربة وحسب كبر الكلك ، ويحمل هذا النوع من الاكلاك بضاعة يصل وزنها من ٣٥ – ٥٠ طناً وتقطع المسافة بين الشمال والجنوب في مدة تتراوح من ٣–٤ ايام حين يكون منسوب المياه مرتفعاً ، أو قد تصل الرحلة من ٨ – ١١ يوماً أو اكثر في بعض الاحيان[٣] .

ويتضح من خلال المشاهد الجدارية الاشورية ان هذا النوع من الاكلاك كان يُحمل بالحجارة المهندمة ، كما أستخدم في نقل البضائع الثقيلة وكانت تربط في اسفل الكلك القِرب المنفوخة[٤] (ينظر الشكل رقم ٦٢ أ) .

---

(١) لحاء الشجر : ويسمى بـ "الكدد وجمعه كدة " وهو حبل من اغصان اشجار الغرب أو الصفصاف الطرية الملوية على بعضها ويكون قطر الحبل من ٣ –٤ سم ، للمزيد عن ذلك ينظر : الشهاب ، شعبان: المصدر السابق ، ص ١٠٠ .

(٢) حبيب ، عبد العزيز :"وسائط النقل النهرية القديمة" ، مجلة التراث الشعبي ، العدد ١٢ ، بغداد ١٩٧٧ ، ص ٧٦ ، وينظر كذلك : الشهاب : المصدر السابق ، ص ١٠٠ .

(٣) الشهاب : المصدر السابق ، ص ١٠٠ – ١٠١ ، وينظر كذلك : التكريتي : المصدر السابق،ص ٨٦ .

(٤) الهاشمي : الملاحة ، المصدر السابق ، ص ٤٦ .

٢. العَبرة[١] :

وهي تشبه الكلك الكبير ، ولكن تختلف في حجمها وحمولتها لانها اصغر واقل حمولة، ويتراوح عدد القِرب المنفوخة التي توضع تحتها ما بين ٥٠ – ٢٠٠ قربة ، ويتولى قيادتها ملاحان أو ثلاثة[٢] ، ويرجح ان العراقيين القدماء استخدموا هذا النوع من الاكلاك في نقل الاشخاص والبضائع الثقيلة والخفيفة ، وعند وصول الاكلاك إلى اماكنها المحددة كان اصحابها يفككون اخشابها ويبيعونها ويعودون بالِقرب معهم لاستخدامها ثانية[٣] .

٣. الطوف :

استخدم العراقيون القدماء هذا النوع من الاكلاك في تنقلاتهم النهرية ، وكان يصنع من اخشاب "القوغ" التي تكون بطول ٦–٨م وهي مشدودة بلحاء الشجر ، ولا توضع تحت هذا النوع من الاكلاك القرب وكان يوضع على هذا النوع من الاكلاك اعمدة الخشب وبعض المحاصيل الزراعية[٤] .

ان هذا النوع (الثاني) من الاكلاك[٥] كان يصنع إلى مدة قريبة واستخدمت مادة القصب في صناعتها ، ويبدو ان العراقيين القدماء كانوا يستخدمون هذا النوع من الاكلاك في

---

(١) يقسم هذا النوع من الاكلاك إلى عدة انواع ، منها ما يسمى عبرة الشغلة وهي صغيرة الحجم وتُحمّل بحزمةٍ من سيقان الصفصاف ، ويبلغ عدد القِرب التي تحتها ١٠٠ قربة ، وتوضع اكياس الحمولة فوقها ، ويقود هذه العبرة ملاح أو اثنان ، وهناك ايضا عبرة الدجاج ، وهي تكون ذات حجم اصغر من سابقتها ويبلغ عدد القرب التي تحتها ٥٠ قربة وتكون ابعادها ٤ × ٦ م وتوضع فوقها العرشة التي توضع بداخلها سلال البيض ، عن ذلك ينظر : الشهاب : المصدر السابق ، ص ١٠٢ – ١٠٣ .

(٢) المصدر نفسه ، ص ١٠٢ .

(٣) كونتينو : المصدر السابق ، ص ٨٦ .

(٤) الشهاب : المصدر السابق ، ص ١٠٤ ، وينظر كذلك : حبيب : المصدر السابق ، ص ٧٤ .

(٥) هذا النوع من الاكلاك يصنع في جنوب العراق ويعرف هذا النوع عند سكان جنوب العراق (بالجلج) ويصنع عادة من مادة القصب ، إذ يؤخذ على شكل مجموعات وتربط كل مجموعة بواسطة الحبال ربطاً قوياً ، وبعد ربط كل مجموعة على حدة ، تُربط الواحدة إلى جانب الاخرى عند نهايتها بواسطة الحبال ربطاً قوياً على غرار اخشاب الكلك ، وفوقها تربط مجموعات بصورة افقية ، ولا تستخدم القرب في صناعة هذا النوع من الاكلاك ، عن ذلك ينظر : السوداني ، هشام : المصدر السابق ، ص ٥٦ .

التنقل داخل الاهوار لنقل الاشخاص فضلاً عن نقل المنتجات الزراعية من المناطق الزراعية إلى المدن والمراكز التجارية التي كانت تقع على ضفاف الانهار[١] .

ويبدو ان الاكلاك استخدمت على نطاق واسع وربما نتيجة وفرة المواد الاولية التي كانت تصنع منها ، كما انها لا تحتاج إلى غواطس مائية كبيرة فضلاً عن سهولة سيرها باتجاه تيار الماء[٢] ، وكان يجلس في مقدمتها شخصان يمسكان بايديهما عصا طويلة لها نهاية نصف دائرية كأنها مجذاف تساعد في تعجيل سير الكلك وفي الوقت نفسه تساعد فيه ابعاد الكلك عن الشاطئ وتوجيه سيره ، لان اخطر ما يتعرض له الكلك هو تقربه من الشاطئ أو المناطق الضحلة[٣] ، مما قد يتسبب في ثقب أو تمزيق القرب المنفوخة وبالتالي غرق الكلك اذا كان محملاً[٤] .

لقد كان سكان العراق القديم يفضلون استخدام الكلك في عملية نقل بضائعهم في اغلب الاحيان لرخص تكاليف النقل عليه قياسا بأجور النقل بواسطة الوسائط الاخرى[٥] .

ويبدو واضحا من خلال المشاهد الجدارية انواع الحمولات التي كانت تُشحن على الاكلاك التي كانت غالباً ما تضم بضائع مختلفة ، كقطع الحجارة والاخشاب ، فمن خلال المشاهد الجدارية التي تعود إلى العصر الاشوري يظهر شكل الكلك وهو مُحمل بقطع من الحجارة ، فضلاً عن ان الكلك[٦] كان يستخدم في نقل الاشخاص ، فمن خلال احد المشاهد

---

(١) السوداني ، هشام : المصدر السابق ، ص ٥٦ .

(٢) ولي ، كمال عبد القادر : الملاحة النهرية في العراق ، بغداد ، ١٩٧٩ ، ص ٢٣ .

(٣) ويبدو انه كانت هناك بعض العراقيل التي كانت تواجه ملاحة الاكلاك بين الشمال والجنوب ، ولا سيما عندما يمر النهر عبر منحدر قوي حيث يلاقي الملاحون مشقة كبيرة في تفادي الخطر ، كذلك يعانون من المشكلة نفسها ايضاً عند ارتفاع منسوب المياه ، ويصعب عليهم تمييز الصخور التي كثيرا ما تؤدي إلى حدوث اصطدام والضرر بالكلك ، عن ذلك ينظر : نيبور ، كارستن : رحلة نيبور إلى العراق في القرن الثامن عشر ، ترجمة محمود حسين الامين ، بغداد ، ١٩٦٥ ، ص ١٠٣ .

(٤) الهاشمي : الملاحة ، المصدر السابق ، ص ٤٥ .

(٥) نيبور : المصدر السابق ، ص ١٠٣ .

(٦) ان حمولة الاكلاك تتالف من اكياس الحنطة أو الشعير التي ترصف مع بعضها الواحدة فوق الاخرى وعلى شكل مجاميع ، وقد تبلغ حمولة الكلك إلى خمسين طناً ، وقد تكون الاكلاك محملة ببضائع مختلفة كقطع الحجارة والاخشاب فضلا عن استخدامها في نقل المنتجات الزراعية المختلفة وقد يكون الكلك واسطة لنقل الركاب ، اذا كان الركاب من ذوي المناصب فتبنى لهم العرشة (أي المظلة) على الكلك لحفظهم من الشمس أو المطر ، عن ذلك ينظر : الشهاب : المصدر السابق ، ص ١٠١ .

الجدارية يظهر شكل الكلك وهو يحمل اشخاصاً جالسين ، كما يتضح من بعض النصوص المسمارية استخدام الاكلاك في عمليات نقل الجند فكثيرا ما نقرأ في حوليات الملوك الاشوريين عن استخدامهم الاكلاك في نقل الجنود في اثناء عبور الانهار[١] .

وقد سبقت الاشارة إلى مشهد الكلك المنفذ على منحوتة جدارية تم العثور عليها في قصر الملك الاشوري سنحاريب (٧٠٤-٦٨١ق .م) في نينوى ، (ينظر الشكل رقم ٦٢-أ) فيلاحظ شكل الكلك وقد ربطت في اسفله مجموعة من القرب المنفوخة ووضعت فوقها قطع من الحجارة المهندمة[٢] .

وفي منحوتة اخرى ومن الموقع نفسه ، يظهر مشهد للكلك وهو مُحمّل باشخاص جالسين ، ويلاحظ احد الاشخاص وبيده مجذاف لتحريك الكلك ، كما يظهر شخص آخر وفي يده على ما يبدو سنارة لصيد السمك اذ تُشاهد اشكال الاكلاك في الماء من خلال مشهد المنحوتة [٣] (ينظر الشكل رقم ٦٢-ب) .

وقد جاء ذكر استخدام الاكلاك في الحوليات الاشورية مراراً ، ويعتقد بعض الباحثين ان الاكلاك ظهرت لاول مرة في عهد الملك الاشوري تجلاتبليزر الاول (١١١٥-١٠٧٧ق.م)[٤] اذ يذكر هذا الملك في حولياته انه استخدم الاكلاك المصنوعة من القرب في عبوره نهر الفرات باتجاه الشمال نحو سوريا لمحاربة القبائل الارامية المتمردة ضده[٥] ، اذ ذكر ما نصه : "عبرت نهر الفرات وراءَهم على الاكلاك وبواسطة القرب المنفوخة واخضعت ستاً من مدنهم عند سفوح جبل بشري ، احرقت ، هدمت ، دمرت مدنهم وجلبت غنائمهم"[٦] .

---

(١) الهاشمي : الملاحة ... ، المصدر السابق ، ص ٤٦ .

(٢) المصدر نفسه ، ص٤٦ .

(3) SAA : Vol , 1 , P . 39 , Fig 13 .

(٤) الراوي ، شيبان : المصدر السابق ، ص٧٤ .

(٥) تميز هذا الملك بحملاته العسكرية المتلاحقة على القبائل الارامية لما كانت تشكله تلك القبائل من تهديد مباشر على الدولة الاشورية وممتلكاتها اذ انها ارادت فرض سيطرتها على دويلات الشمال السوري بعد انهيار الدولة الحثية مهددة بذلك النفوذ الاشوري في تلك المنطقة ، عن ذلك ينظر : غزالة ، هديب حياوي عبد الكريم : دور حضارة العراق القديمة في بلاد الشام ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة القادسية ، ٢٠٠٢ ، ص١٦٥ .

(6) Grayson , A . K ., ARI , Vol . 2 , P . 14 .

كذلك يخبرنا الملك الاشوري شلمنصر الثالث (٨٥٩-٨٢٤ ق.م) في حولياته عن استخدام الاكلاك خلال حملاته الواسعة على الجهات الشرقية الواقعة في جهة جبال زاكروس ولا سيما نحو منطقة "زامواونكدرا في سهل شهزور .

اذ اصبحت هذه المنطقة معقلاً للقبائل الجبلية واخذت تشكل تهديداً للاشوريين مما دعا الملك الاشوري إلى شن هجوم عليها ، واستطاع الملك ان يهزم هذه القبائل التي هربت نحو الاقاليم الداخلية الشرقية وعبرت النهر[١] . وقد جاء ذكر تلك الحملة على لسان الملك شلمنصر الثالث بقوله : ".... وقد تعقبتهم في اكلاك مصنوعة من جلد الماعز ، قاتلتهم في معركة عظيمة على البحر وهزمتهم وصبغت بدمائهم البحر"[٢] .

اما الملك الاشوري تجلاتبليزر الثالث (٧٤٥-٧٢٧ ق.م) فقد اشار إلى شن حملاته الواسعة النطاق نحو الجنوب على بعض القبائل الكلدية والارامية المتمردة ولا سيما في الجهة الشرقية من نهر دجلة ، اذ ذكر انه عبر مع جيشه نهر دجلة على طوافات[٣] ، ويبدو ان هذه الطوافات أو العوامات التي استخدمها هذا الملك هي من صنف الاكلاك الخشبية ، أي التي كانت تُصنع من اعمدة الاخشاب الطويلة فقط ، وقد جاء ذكر هذه الحملة على لسان الملك تجلاتبليزر الثالث بعدما خضعت لسلطته القبائل الارامية المتمردة بقوله : "... النهر ... على طوافات عبر جميع الآراميين ... + ٩٠٠٠٠ نسمة ، .... + ٥٠٠ من القطعان .... دمرت ، هدمت ، احرقت بالنار قبيلة راساني من الكلديين ..."[٤] .

ـ القُفف :

من وسائط النقل النهرية المهمة التي استخدمت في العصور الاكدية والبابلية والاشورية ، وقد ظلت معروفة ومستعملة حتى وقت قريب في الاقسام الشمالية والوسطى والجنوبية[٥] .

---

(١) للمزيد من التفاصيل عن الموضع ينظر : حازم ، حسين : المصدر السابق ، ص٦٠-٦١ .

(2) Grayson , A . K ., RIMA , Vol . 3 , P . 22 .

(٣) حول تفصيلات الموضوع ينظر : الحديدي ، احمد : المصدر السابق ، ص٥١-٥٢ .

(4) ARAB , Vol .1,P . 269 .

(٥) سوسة: المصدر السابق ، ص٤٩٢ ، وينظر : كذلك الهاشمي : الملاحة ... ، المصدر السابق ، ص٤١. ص٤١.

ويبدو ان القفة ظهرت منذ العصر الاكدي (٢٣٧١-٢٢٣٠ ق.م) اذ وردت تسميتها في النصوص بالصيغة الاكدية quppu ومن خلال هذه التسمية يفهم بان اصل القفة هي سلة القصب quppu [١] .

وظهرت تسمية اخرى للقفة في العصر البابلي الحديث (القرن السادس ق.م) بصيغة eleppu khallatu ، أي القارب السلة[٢] .

والقفة كلمة عربية مفردة وجمعها قفف وقد جاء تعريفها على لسان ابن منظور ، ان القفة "هي الزبيل أي (الزنبيل) وهي السلة المدورة التي يجعل لها معاليق ، ومن هذا التعريف اللغوي للقفة يتبين بان القفة هي اشبه بسلة القصب المدور"[٣] .

لقد وردت الاشارة إلى القفة في قصة ميلاد الملك سرجون الاكدي (٢٣٧١-٢٢٣٠ ق.م)[٤] مما يؤكد ان بدايات استخدام القفة كان في العصر الاكدي ، فقد ذُكر في هذه القصة انه بعد ولادة سرجون وضعته امه في سلة مقيرة ورمته في النهر[٥] .

كذلك ذكرت هذه القصة في نص مسماري يعود للملك سرجون الاكدي فيما ياتي نصه " لقد استقبلتني (حملت بي) امي كاهنة الابنتوم وولدتني في الخفاء ثم وضعتني في سلة (قفة مصنوعة من القصب) واقفلت بابي (أي غطاء السلة) بالقار ثم رمتني في النهر الذي لم تستطيع مياهه ان تصلني (أي الوصول إلى داخل السلة) وحملني النهر بعيدا "[٦] .

---

(١) رشيد : وسائط النقل .. .، المصدر السابق ، ص١٠٥ .

(٢) الهاشمي : الملاحة ... ، المصدر السابق ، ص٤١ .

(٣) ابن منظور : المصدر السابق ، مجلد ٣ ، ص١٣٨ .

(٤) لا بد من الاشارة إلى ان النص الذي وردت فيه قصة ولادة سرجون الاكدي كان قد دون في القرن السابع ق.م أي بعد تاريخ ولادة النبي موسى (عليه السلام) باكثر من ستة قرون كاملة فقد "عاش النبي موسى في القرن الثالث عشر ق.م" وان الاشوريين كانوا على اتصال دائم ووثيق بوادي النيل وبلاد الشام ، وفي هذه الفترة ربما كانوا قد تعرفوا على قصة مولد موسى كما وردت في التوراة ، وتاثروا بها ونسبوا قصة مشابهة لها إلى شخصية سرجون الاكدي ، تمجيداً له ورغبة في اضفاء القدسية على ولادته وحياته ثم ملوكيته ، عن ذلك ينظر : سليمان : العراق في التاريخ القديم ، ج١ ، المصدر السابق ، ص١٥٣ .

(٥) رشيد : وسائط النقل ... ، المصدر السابق ، ص١٠٥-١٠٦ .

(٦) المصدر نفسه ، ص١٠٦ .

لقد عرف العراقيون القدماء القفة بوصفها واسطة من وسائط النقل النهرية ، ويبدو ان شكلها القديم يتشابه تقريباً مع شكل القفف التي استخدمت في انهار العراق إلى وقت قريب وعلى الاغلب فان طريقة صناعتها كانت متشابهة ايضاً طيلة العصور[١] .

ان القفة ، قارب شبه دائري قطره يتراوح بين ٥-٨ اقدام[٢] ، تمتاز بعمقها وارضيتها المسطحة ، وتصنع القفة على غرار حياكة سلال القصب وتستخدم سعف النخيل والقصب في اعدادها ثم تطلى بالقار والطين من الداخل والخارج ، كما استخدمت المجاذيف لتسييرها في النهر[٣] ، ويظهر في احدى المنحوتات الاشورية التي تم العثور عليها في قصر الملك الاشوري سنحاريب في نينوى (٧٠٤-٦٨١ ق.م) شكل القفة بوضوح وهي محملة بقطع من الحجارة المهندمة أو الآجر رصفت فوق بعضها ويجلس على طرفيها رجلان يمسك كل منهما بالمجذاف ويسيران القفة بعملية الجذف ، (ينظر الشكل رقم ٦٥-أ) ، وفي مشهد اخر يلاحظ مشهد لفقة تحمل معدات نقل المنحوتات[٤] ، وينظر (الشكل رقم ٦٥-ب). وكانت القفة إلى وقت قريب ينقل عليها الآجر وبعض الخضراوات الثقيلة كالرقي والبطيخ كما استخدمت القفة[٥] في نقل الناس بين جانبي النهر في مدينة بغداد[٦] .

---

(١) الهاشمي : الملاحة .. ، المصدر السابق ، ص٤٥ .

(٢) خليل ، سلمى جلال : الملاحة في نهر دجلة بين بغداد وكرمة علي ، دراسة في جغرافية النقل ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٨٩ ، ص٢٤ .

(٣) الهاشمي : الملاحة ... ، المصدر الاسابق ، ص٤٥ .

(4) SAA , Vol.1 , P.53 .Fig . 17 .

وينظر كذلك : مظلوم ، طارق : الازياء الاشورية ، بغداد ، ١٩٧١ ، ص١٢٨ .

(٥) وكانت القفة وكما يسميها اهل بغداد بـــ "الكُفة" تستخدم والى وقت قريب ، ويسمى العامل عليها "قُفجـي" وقد عرفت على ثلاثة انواع من خلال تسمياتها الحديثة وهي : الحصان والوسطانية والصغيرة ، فكان قسم منها يستخدم لنقل المنتجات الزراعية في المناطق القريبة من بغداد ، لا سيما من مدينة سامراء ، والقسم الاخر يستخدم لنقل الاشخاص من جهة إلى اخرى ، (ينظر الشكل رقم ٦٤) وتستوعب الكبيرة منها ٢٠ شخصاً والصغيرة تحمل ما بين ٣-٤ اشخاص ، واستخدمت القفة كذلك في نقل الحيوانات ولا سيما الاغنام ، فالقفة من النوع الكبير كانت تستوعب ٢٠ رأساً من الغنم ، عن ذلك ينظر : السوداني ، هشام : المصدر السابق ، ص٦١ .

(٦) الهاشمي : الملاحة ... ، المصدر السابق ، ص٤٥ .

ويتضح من خلال الرسائل الاشورية المكتشفة في قصر الملك الاشوري سنحاريب (٧٠٤-٦٨١ ق.م) بنينوى استخدامات القفف مراراً فقد تضمنت رسالة جوابية من احد الحكام الاشوريين الذي يدعى (طاب-شار- اشور) حيث كانت مرسلة إلى الملك سنحاريب يخاطبه فيها بأن الاحجار التي طلبها سنحاريب والتي سوف تستخدم في بناء القصر والعتبات الخاصة بابراج الحراسة سوف تجلب اذا توافرت القوارب ويبدو انه يقصد بذلك "القفف" بدليل ان المنحوتات الآشورية التي تم العثور عليها في قصر سنحاريب في نينوى ، تصور القفف وهي تحمل الحجارة المهندمة (ينظر الشكل رقم ٦٥-أ) وهذا ما يؤكده مضمون الرسالة بانها عملية نقل الاحجار بواسطة القفف[1] وقد نصت الرسالة على الاتي : "إلى سيدي الملك : خادمك ، طاب – شار – اشور ، سيدي ولكم تمام الصحة ! .

حول ما ارسله سيدي الملك القارب (القفة) الجديد الذي قدم من مركز المدينة ، هل هناك أي قارب (قفة) ؟

لقد تم انزال ستة قوارب (قفف) اشورية إلى النهر ... ، والآن سوف اقوم بجلب اثنين من هذه القوارب (القفف) ذهاباً واياباً ، [واستخدمها في نقل] احجار الممرات والعتبات لابراج الحراسة ، إلى حين تمكني من توفير القوارب (القفف) [المتبقية] ،

... ولحين احضار هذه القوارب (القفف) فسوف اتحمل مسؤولية الاحجار الكبيرة في أديا "Adia" ، [انا سوف ...] هم [...] هذه [...] و [جلبها] إلى هذه الضفة من (النهر)"[2] .

ـ القِرب المنفوخة[3] .

وهي شكل اخر من وسائط النقل النهرية "الشخصية" التي ظهرت استخدامها واضحاً في بلاد اشور ، وقد جاءت تسميتها باللغة الاكدية بالصيغة Maskeru [4] ، فقد استخدمت في في التحركات العسكرية للجنود الاشوريين وفي التنقل خلال القنوات المائية ، اذ كان يعتليها

---

(1) SAA , Vol.1 . P. 52.

(2) Ibid.,Vol.1 .P.52 .

(٣) القِربة المنفوخة : هي جلود الحيوانات المنفوخة ، والتي تصنع من جلود الغنم والماعز النظيفة غير المثقوبة ، وطريقة عمل القِراب هي عبارة عن تنظيف جلد الحيوان مع الصوف أو الشعر ، ثم يضاف اليه الملح ، ثم ينقع الجلد في اناء مملوء بالماء المملح ولمدة يومين أو اكثر ، بعدها يتم اخراج الجلد من الاناء ثم تربط فتحات الاطراف ربطا محكما اما فتحة الرقبة فتربط هي الاخرى ربطاً محكماً بعد نفخ الجلد من خلالها بالهواء ، عن ذلك ينظر : حبيب ، عبد العزيز : وسائط النقل ... ، المصدر السابق ، ص٧٦ .

(٤) الهاشمي : الملاحة ... ، المصدر السابق ، ص٤١ .

جندي بكامل تجهيزاته العسكرية ، أو يضعها تحت صدره ويمد رجليه على طرفي نهاية القِربة ، وهو يمسك بيده اليسرى احد راسي القِربة ، اما يده اليمنى فيجعلها اشبه بمجذاف يحركها باتجاه الجهة المطلوبة(١) (ينظر الشكل رقم ٦٦) ، فقد كان الجيش الاشوري يستفيد من السفن لنقل معداته العسكرية كالعربات والمنجنيقات واسلحة الحرب الاخرى الثقيلة ، في حين كان يعبر الجنود على القِرب إلى الجهة الثانية من النهر أو في حالة مهاجمة مدينة محصنة على ساحل النهر ، وهناك مشهد صور على منحوتة اشورية يوضح هيكل هذه الواسطة الشخصية من خلال جلوس احد الاشخاص على قِربة منفوخة وكان يمتطي حيواناً ، وقد ارسل بصنارته ليصطاد سمكاً ، ويلاحظ انه علَق على جانبي كتفه ما يشبه السلة ليجمع بها ما يصطاده من الاسماك(٢) ، (ينظر الشكل رقم ٦٥ –أ) ، وقد سبقت الاشارة إلى استخدام القِرب المنفوخة في صناعة الاكلالك اذ كانت تلك القِرب تُشد إلى بعضها لتشكل قاعدة الكلك ، فالقِرب المنفوخة تعمل على جعل الاكلاك تطفو فوق سطح الماء(٣) .

لقد ذكر استخدام القرب في حوليات الملوك الاشوريين ، فقد وردت الاشارة اليها في عهد حكم الملك الاشوري تجلاتبليزر الاول (١١١٥-١٠٧٧ق.م) وكما اشير سابقاً إلى الحملة(٤) التي قام بها هذا الملك على القبائل الارامية المتمردة في شمال سوريا اذ ذكر الملك انه استخدم في هذه الحملة القرب المنفوخة عند عبوره نهر الفرات وملاحقة المتمردين، وقد جاءت تفاصيل تلك الحملة على لسان تجلاتبليزر الاول بالاتي :

"... عبرت نهر الفرات وراءَهم على الاكلاك وبواسطة القِرب المنفوخة ..."(٥) .

كذلك ورد ذكر استخدام القِرب في حوليات الملك الاشوري اشور ناصربال الثاني (٨٨٣-٨٥٤ ق.م) عندما شن حملته الثامنة ضد القبائل الارامية باتجاه الشمال الغربي ونحو ساحل البحر المتوسط(٦) اذ ذكر هذا الملك ، انه اجتاز نهر الفرات بواسطة القرب المصنوعة من جلد الماعز:

---

(١) الهاشمي : الملاحة ... ، المصدر السابق ، ص٤٥ .

(٢) المصدر نفسه ، ص٤٥ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٤٥ .

(٤) حول تفاصيل الحملة ينظر : غزالة ، هديب : دور حضارة العراق ... ، المصدر السابق ، ص١٦٥ .

(5) Grayson, A. K., ARI, Vol. 2, P. 14.

(٦) يبدو ان حملة البحر المتوسط لم تكن في الواقع حملة عسكرية ، فمن خلال نص الحملة لا نجد أي اصطدام مسلح حدث فيها ، وانما كانت اشبه بمناورة عسكرية اراد منها الملك تحقيق عمل دعائي لاظهاره قوة الجيش الاشوري وعظمته فضلا عن كل هذا اراد الملك الاشوري ان يجعل من اسمه لامعا عل عادة الملوك الاشوريين الذين وصلوا بحر امورو العظيم (البحر المتوسط) ، ومنهم تجلاتبليزر الاول الذي وصله عام ١١١٠ ق.م وبعده اشور ناصربال الثاني ، ثاني ملك اشوري يصل ذلك البحر ، للمزيد من التفاصيل عن تلك الحلمة ينظر : الراوي ، شيبان : اشورناصربال الثاني ، المصدر السابق ، ص١١٩-١٢٠ .

"عبرت الفرات في أوج فيضانه بواسطة القِرب المصنوعة من جلود الماعز ، ودخلت ارض كركميش"[١].

كذلك ورد ذكر استخدام القِرب في حوليات الملك الاشوري شلمنصر الثالث (٨٥٩-٨٢٤ ق.م) فقد تكررت حملاته الواسعة ضد تحالف الممالك السورية في الشمال[٢] ، واستخدم الجيش الاشوري في عبوره نهر اورنتس (نهر العاصي) "القِرب المنفوخة المصنوعة من جلد الماعز" وتمكن من اخضاع الاقاليم التي تقع على الساحل الغربي لنهر العاصي ايضاً[٣] .

ب. الملاح :

وما دمنا بصدد الحديث عن اسماء وسائط النقل النهرية وانواعها في العراق القديم ، يجدر بنا اعطاء صورة واضحة عن تسمية كلمة (ملاح) التي جاءت تسميتها باللغة السومرية بالصيغة MA-LAH في حين تقابلها باللغة الاكدية الصيغة malahum أو malahhum[٤].

---

(1) ANET , P.275 .

(٢) واجه الملك شلمنصر الثالث ، حلفاً عسكرياً وقف ضده ، وتكون هذا الحلف من بعض حكام المقاطعات الارامية ومنهم ، حيانو حاكم سمال ، وسبالومي حاكم خاتينا واخوني حاكم ببيت ، اديني وسنفارا حاكم كركميش ، ولكن العاهل الاشوري تمكن من دحر هذا الحلف وايقاع الهزيمة باطرافه واخذ الكثير من الغنائم، وقام بعد ذلك باخذ ولاء الطاعة من هؤلاء الحكام خاصة عندما جاءته الاخبار عن قيام بعض الحكام المحليين بتحريض "سبالومي" حاكم خاتينا للتمرد ضد الحكم الاشوري عندها عبر شلمنصر الثالث نهر العاصي بواسطة القرب المنفوخة ليدخل خاتينا ويسجل انتصاراً على حاكمها المتمرد ، للمزيد من التفاصيل عن ذلك ينظر : غزالة ، هديب : دور حضارة العراق ...، المصدر السابق ، ص١٧٩-١٨٠ ، وينظر كذلك : حازم ، حسين : المصدر السابق ، ص٣٣ .

(3) Olmstead : Op.Cit , P.125 .

(٤) يبدو ان تسمية الملاح ، هي تسمية سومرية الاصل وقد انتقلت إلى اللغة الاكدية واستخدمت فيها ، ويرجح ان لهذه التسمية مدلولات اوسع ، فقد اشير إلى انها تعني الملاح العادي وقائد السفينة ، كما ذكر انها تعني السفان أو صاحب السفينة ، عن ذلك ينظر :

Driver and Miles : BL , Vol .1 , P . 427 , Also see : CAD . M , P. 149 .

وهناك من الباحثين من ينسب هذه التسمية إلى الفراتيين الاوائل الذين استوطنوا القسم الجنوبي من بلاد الرافدين قبل مجيء السومريين اليها ، عن ذلك ينظر : سليمان ، عامر ، التراث اللغوي : حضارة العراق ، ج١ ، بغداد ، ١٩٨٥ ، ص٢٧٦ .

ان كلمة ملاح التي اصبحت لفظة شائعة فيما له علاقة بالنقل النهري أو البحري تعني المشرف على تسيير القوارب والسفن وان اصل هذه الكلمة سومرية وجاءت من تركيب لفظتين هما MA_2 وتعني قارب باللغة السومرية و LAH وتعني يدفع ، وهي تسمية العمل الاصلي الذي كان يقوم به الملاح في مناطق الاهوار[١] .

وما يزال يقوم بهذه المهمة حالياً ، حيث يدفع القارب بواسطة ذراع خشبية طويلة تعرف بـ "المردي" يغرسها في ارضية الهور ، وهو في مقدمة القارب ، ثم يدفع القارب إلى موضع ارتكاز المردي مستفيداً من طوله ، ومن تحركه هو من مقدمة القارب إلى نهايته ، ثم يسحب المردي من موضعه ويتقدم ثانية إلى مقدمة القارب ليعيد العملية ، وبتكرارها تُسير الواسطة في مياه الاهوار الراكدة ، فالملاح اذا هو دافع القارب أو مسيره ومنه جاءت لفظة الملاح الشهيرة[٢] .

ج. تنظيم شؤون الملاحة :

لقد لقيت شؤون الملاحة والنقل النهري اهتماماً كبيراً من الملوك والحكام في العراق القديم ، كما تشهد بذلك المواد القانونية والرسائل والعقود ذات العلاقة فقد ورد في قانون إشْنونا وكذلك في قانون حمورابي عدة مواد تخص تنظيم نقل المواد التجارية وشروط بناء السفن والقوارب وحقوق وواجبات العاملين فيها مع تقدير قيمة الاضرار عن الاستخدام في السفن المؤجرة ، كما حددت المواد القانونية أجور السفن والملاحين بدقة ، لاهميتها في حركة التجارة آنذاك[٣] (وسياتي تفصيل ذلك لاحقا) .

ويبدو ان المراسلات الملكية بين الملوك والحكام في العراق القديم قد كشفت بوضوح عن رغبة الملوك والحكام في الاشراف على شؤون النقل النهري وتنظيمه لضمان وصول البضائع التجارية باستمرار عن طريق السفن والقوارب[٤] ، فعلى سبيل المثال ، فقد اوصى الملك حمورابي في احدى الرسائل ، موظفه "سين –ادينام" في مدينة لارسا بأن يأمر ملاحي السفن في مقاطعته بتأجيل نقل البضائع إلى بابل حتى نهاية شهر اذار بسبب رداءة وسائط

---

(١) الهاشمي ، التجارة ، المصدر السابق ، ص٢٢٢ .

(٢) المصدر نفسه ، ص٤١ ، وينظر كذلك : الهامشي : الملاحة ... ، المصدر السابق ، ص ٤١ .

(٣) حمود : التجارة ...، المصدر السابق ، ص٧٣ .

(٤) المصدر نفسه ، ص١٧٤ .

النقل ، وفعلاً فقد بدأ الملاحون بسحب سفنهم تجاه الضفاف وتفريغ حمولتهـــا علـــى الأرض لنقلها براً لحين اتمام اصلاح السفن وتهيئتها للعمل ، وعندما تراكم الغرين في احدى القنـــوات المائية المؤدية إلى مدينة الوركاء وأعاق حركة السفن والقوارب التجارية فيها ، امـــر الملـــك موظفه "سين – ادينام" ايضاً ان يسرع في كري تلك القناة ويطهرها من الطمى لتصبح صالحة لمرور السفن والقوارب من خلالها[١] .

ويبدو ان حرص الملوك والحكام في العراق القديم على مراقبة شؤون الملاحة النهرية وصيانة القنوات ، كان نابعاً من حرصهم على جعل بلادهم غنية ومزدهرة تجاريـــاً ، وهـــو الاساس الذي يستند اليه اقتصادهم ، فقد كانت تلك الانهار والقنوات المائية تمثل شرايين الحياة الاقتصادية التي كان يتم بها نقل موارد البلاد الزراعية والحيوانية والمـــواد المصـــنعة إلـــى مختلف المراكز التجارية داخل ارض الرافدين وخارجها ، لذلك اهتم معظم الملوك والحكـــام بشق القنوات وكريها وتنظيمها حتى ان عددا منهم سمى سنوات حكمهم باسماء القنوات التـــي حفروها تخليداً لذكراها[٢] .

---

(١) حمود : التجارة ...، المصدر السابق ، ص٧٥ .

(٢) فقد سمى حمورابي السنة (٣٣) من حكمه بالسنة التي حفر فيها القناة وأرخ بهـــا الكثيـــر مـــن العقـــود والرسائل التي دونت خلال تلك السنة ، عن ذلك ينظر : المصدر نفسه ، ص٧٥ .

الفصل الرابع
أجور وسائط النقل
في ضوء القوانين العراقية القديمة

أ. أجور وسائط النقل البرية .

ب. أجور وسائط النقل النهرية .

اعتمد سكان بلاد الرافدين في تسيير شؤون حياتهم اليومية ومنذ عصور مبكرة على الزراعة والتجارة واستمروا يزاولون هذه الاعمال على مر العصور ، وكانت وسائط النقل البرية والنهرية مرتبطة وبشكل كبير بتأدية هذه الاعمال وتصريف منتجاتها ، فقد كانت تُنجز على انواع من الحيوانات النقل ، كالحمير والثيران فضلاً عن العربات والقوارب والسفن ذات الاحجام المختلفة ، ويتضح من دراسة النصوص ذات العلاقة انه لم يكن بامكان جميع الناس آنذاك امتلاك وسائط النقل بنوعيها البرية والنهرية ولاجل انجاز اعمالهم عمدوا إلى الحصول عليها من الاخرين الذين كانوا يمتلكون وسائط النقل ، فكان يتم تأجير تلك الوسائط وفق اسعار واجور محددة وردت الاشارة اليها بوضوح في القوانين العراقية القديمة وبعض العقود المتعلقة بالحياة الاقتصادية ، فقد قام المشرعون في العراق القديم بوضع القواعد والاحكام القانونية التي تنظم الحقوق والالتزامات المترتبة على تأجير وسائط النقل وكيفية المحافظة عليها والمشاكل الناجمة عنها وكيفية معالجتها ، وفيما يأتي عرض لما ورد من معلومات عن هذا الجانب في القوانين اولا حسب التسلسل الزمني فضلاً عن بعض الاشارات المتوافرة في العقود ذات العلاقة .

أ. أجور وسائط النقل البرية :

حول استخدام وسائط النقل البرية ، وردت اشارات قانونية كثيرة في معظم القوانين العراقية القديمة التي بموجبها تم تحديد سُبل تأجيرها واستخدامها ، فقد ضم قانون لبت عشتار(1) عدة مواد قانونية تتعلق بعملية تأجير الثيران اذ نصت المادة (٣٤) " اذا اجر رجل ثوراً وأضر لحمة الظهر (أي المنطقة التي يستند عليها النير) عليه ان يدفع (كغرامة) ثلث

---

(١) قانون لبت عشتار : وهو ثاني القوانين التي وصلت الينا بعد قانون أورنمو وقد كشف في اثناء اعمال الحفر والتنقيب في مدينة نفر الاثرية ، وهو يعود إلى الملك ابت عشتار (١٩٣٤-١٩٢٤ق.م) خامس ملوك سلالة ايسن (٢٠١٧-١٧٩٤ق.م) وقد كتب هذه القانون باللغة السومرية ، وامكن التعرف على نصوص هذا القانون مدون على لوح كبير من الطين مهشم إلى ثلاث قطع ويستدل من من بقايا اللوح انه كان يضم في هيئته الكاملة اثنين وعشرين حقلاً من الكتابة المسمارية يتضمن النص الكامل للقانون غير ان ما تبقى من اللوح لا يتجاوز ثلث النص الاصلي ، للمزيد من التفاصيل ينظر : سليمان ، عامر : القانون في العراق القديم ، الموصل ١٩٧٧، ص٩٩ ، وينظر كذلك: رشيد ، فوزي ، "الشرائع " ، العراق في موكب الحضارة ، ج١ ، بغداد ، ١٩٨٨، ص ٢٤٣ .

سعره[1] ، اما المادة (٣٥) من القانون ذاته فقد نصت على انه "إذا اجر رجل ثوراً واتلف عينه ، عليه ان يدفع (كغرامة) ربع سعره[2].

في حين تنص المادة (٣٦) على انه "اذا اجر رجل ثوراً وكسر قرنه ، عليه ان يدفع (كغرامة) ربع سعره[3].

وورد في المادة (٣٧) من قانون لبت عشتار ايضاً انه "اذا اجر رجل ثوراً واتلف ذيله، عليه أي يدفع (كغرامة) ربع سعره[4].

ويبدو واضحا من نصوص المواد التي تقدم ذكرها وهي المواد الاربعة الاخيرة من القانون ، انها عالجت الاضرار الواقعة على الثيران المؤجرة ، من خلال تقديم التعويضات المالية ، وربما اصدر المشرع هذه المواد لتكون أنموذجاً لبقية الاضرار التي قد تقع على الثيران عند تأجيرها ، علما بان الثيران كانت من اكثر الحيوانات استخداماً في مختلف الاعمال الزراعية فضلاً عن استخدامها في التنقل[5] ، وقد حددت هذه المواد مبلغ التعويض الذي يتوجب دفعه في كل حالة من حالات الاقرار بالثيران المؤجرة[6] .

وقد عثر فريق عمل البعثة الامريكية على رقيم طيني في اثناء التنقيب في نُفر عام ١٩٤٩-١٩٥٠، ضم عدداً من المواد القانونية التي لا يمكن نسبها إلى قانون لبت عشتار بشكل قاطع ، كما لا يمكن نسبها إلى ملك معين لعدم ذكر أي شيء عن اسم مشرعها ، ومن بين هذه المجموعة من المواد هناك مادة تخص إستئجار الثيران وتحديداً اجورها ، فضلاً عن معالجة حالة بقاء الثور واطالة مدة تأجيره فترة زمنية معينة ، كذلك حددت فيها أجرة الثور في حالة ربط مقدمة جسمه بالادوات الزراعية ومنها المحراث[7] ، وفيما يأتي نص هذه المادة: "اذا أجر رجل ثوراً لربطه في مؤخرة حيوانات (المحراث) عليه ان يدفع أجرة (عن

---

(١) باقر ، طه : "قانون لبت عشتار" ، مجلة سومر ، المجلد الرابع ، الجزء الاول ، لسنة ١٩٤٨، ص١٢ .

(٢) رشيد : الشرائع ... ، المصدر السابق ، ص٦٥.

(٣) باقر : قانون لبت عشتار ، المصدر السابق ، ص١٢.

(٤) المصدر نفسه ، ص١٢.

(٥) سليمان ، القانون ، المصدر السابق ، ص٢٠٤.

(٦) المصدر نفسه ، ص٢٠٤.

(٧) رشيد : الشرائع ... ، المصدر السابق ، ص٨٠.

بقاء الثور عنده) لمدة سنتين قدرها ثمانية كور[١] من الحبوب ، واذا ربطه في مقدمة حيوانات (المحراث) فانه سيدفع أجرة قدرها ستة كور من الحبوب"[٢].

اما قانون إشْنونا[٣] فقد جاء في المادة الثالثة منه تثبيت اجور العربة وسائقها والثيران التي تجرها مقدرة بالشعير والفضة ، وكما يبدو من نص المادة انه في حال تـأجير العربـة واستخدام ثيرانها وسائقها لمدة قصيرة من الزمن في اليوم ، كأن يكون التأجير من الصـباح إلى الظهيرة ، فانه يتم تقدير نسبة التاجير بالشعير ، اما في حالة دفع الأجرة المتفـق عليهـا بالفضة فعلى المستأجر حق استخدام العربة طول اليوم[٤] .

وفيما ياتي نص المادة (٣) من قانون إشْنونا والتي جاء فيها :

" أجرة عربة وثيرانها وسائقها يساوي واحد (بي)[٥] و ٤ (سوت)[٦] من الشعير ، واذا واذا (كان الدفع) بالفضة فالأجرة تساوي ثلث الشيقل[٧] و(على السـائق) ان يسـوقها طـول اليوم"[٨].

---

(١) الكور : ان مقياس الكور قد خضع لتغيرات عديدة ، فقد ساوى في مراحله الاولى من العهد السومري القـديم ٣٦ لتراً أي ما يساوي ٣٠.٣١ لترا حالياً وساوى كذلك في مناطق اخرى ً١٤٤ لترا أي ما يساوي ١٢١.٢٥ لتراً حاليا و ٢٢٨ لتراً أي ما يعادل ٢٤٢.٥ لتراً حالياً ، حتى جاء العصـر السـومري الحـديث وشـملته تنظيمات الملك "اورنمو" وخليفته الملك "شولكي" واصبح يعادل ٣٠٠ لتر أي ما يساوي ٢٥٢.٦ لتراً حاليـاً ، ولهـذا السـبب فقـد سـمي مقيـاس الكـور احيانـاً (بكـور شـولكي) عـن ذلـك ينظـر : رشـيد : الشرائع ... ، المصدر السابق ، ص٣٨.

(٢) المصدر نفسه ، ص٨٠.

(٣) قانون إشْنونا : ينسب القانون إلى مملكة إشْنونا وهي احدى الدويلات التي حكمت منطقة ديـالى فـي بدايـة العصر البابلي القديم ، وعاصمتها إشْنونا (تل اسمر حاليا الواقعة على نهر ديالى شـرق نهـر دجلـة) وقـد اكتسبت هذه المملكة اهمية خاصة بعد سقوط سلالة اور الثالثة في نهاية الالف الثالث قبل الميلاد ، اذ اصبحت احدى الدويلات المهمة آنذاك ، وكانت تعاصر مملكة بابل في الغرب ، وسلالتي آيسن ولارسا في الجنـوب ومملكة اشور في الشمال ، ومملكة ماري على نهر الفرات ، وقد تم الكشف عن الالواح الطينية التي دونـت عليها مواد قانون إشْنونا في موقع شادويوم (تل حرمل حاليا) ، على بعد ستة كيلومترات شرقي مدينة بغـداد والتي كانت تتبع مملكة إشْنونا آنذاك ، وذلك خلال التنقيبات التي اجرتها بعثة مديرية الاثار العامـة برئاسـة الاستاذ طه باقر ، عن ذلك ينظر : سليمان : القانون ...، المصدر السابق ، ص٢٠٥-٢٠٦ .

(4) Goetze , A, LE. P.71.

(٥) بي : وردت في اللغة السومرية بصيغة PI وفي اللغة الاكدية بصيغة Massiktu وهي عبارة عن وحدة كيل كيل تعادل ٦٠ لترا ، عن ذلك ينظر : رشيد ، الشرائع ... ، المصدر السابق ، ص٣٨.

(٦) سوت : (sutu) في اللغة الاكدية ، اما في اللغة السومرية فهي BAN ، وهي عبارة عن وحدة كيل تعـادل ١٠ لتر . عن ذلك ينظر : المصدر نفسه ، ص٣٨.

(٧) عن تعريف وحدة وزن الشيقل ينظر : ص ٣٦ من الفصل الثاني .

(8) Goetze , A, OP, cit , P. 71.

وينظر كذلك : رشيد : الشرائع ... ، المصدر السابق ، ص ٨٦ .

كما حددت المادة العاشرة من قانون إشْنونا أجرة الحمار بسوت واحد من الشـــعير ، كذلك أجرة سائق الحمار تحددت ايضاً بسوت واحد من الشعير ، وكان يحق لصاحب الحمار ان يسوقه طوال اليوم ، وهذا نص المادة (١٠) من قانون إشْنونا ذكر فيها :

"أجرة الحمار تساوي (سوتا) واحدا من الشعير و(سوت) واحد مـــن الشـــعير أجـــرة سائقه ، وعليه ان يسوقه طوال اليوم"[١] .

اما قانون حمورابي[٢] الذي يعد من انضج القوانين العراقية القديمة ، فقد تطرق فـــي العديد من مواده إلى اجور وسائط النقل ، ومما يلفت الانتباه ان الملك حمورابي قد اعتمد على مبدأ التعويض في معالجة الاضرار الناجمة عن استئجار وسائط النقل البرية والنهرية ، فـــي الوقت الذي عمل على تطبيق مبدأ القصاص في معالجة القضايا التي تخص ايذاء الناس ، في حين ان مبدا التعويض هنا يتوافق مع ما ورد في القوانين السومرية الســـابقة فـــي معالجتهـــا للاضرار الناجمة عن استخدام وسائط النقل[٣] .

فالمادتان (٢٤٢) و(٢٤٣) حددتا أجرة استخدام الثيران لمدة سنة واحدة ، ففي حـــال دفع ثمن الاستئجار مقدماً حدد مقداره بـــ (٣) كور من الحبوب ، اما اذا تم تأخير دفع ثمـــن الاستئجار إلى نهاية السنة فقد حدد مقدار المبلغ المطلوب دفعه إلى صاحب إلى صاحب الثور بـــ(٤) كور من الحبوب ، وتتطرق المواد (٢٤٤-٢٤٩) من قانون حمورابي حول مســـؤولية

---

(١) باقر ، طه ، "قانون مملكة اشنونا" ، مجلة سومر ، المجلد الرابـــع ، الجـــزء الثـــاني ، لســـنة ١٩٤٨، ص١٦٤.

(٢) قانون حمورابي : ينسب القـــانون إلـــى الملـــك حمـــورابي ســـادس ملـــوك ســـلالة بابـــل الاولـــى (١٧٩٢-١٧٥٠ق.م) وقد استطاع حمورابي القضاء على سلالة لارسا ومنافسيه من السلالات الاخرى ، وعمل على توحيد البلاد بعد ان كانت مجزءة إلى دويلات مدن ، وفي السنة الثلاثين من حكمـــه اصـــدر قانونه الشهير ، ودون بنود هذا القانون على مسلة كبيرة من حجر الديوريت الاسود ، ويبلـــغ ارتفاعهـــا ٢٢٥سم وقطرها ٦٠سم وهي اسطوانية الشكل وقد عثر على هذه المسلة في مدينة سوسة عاصمة بلاد " عيلام " في اثناء حفريات البعثة التنقيبية الفرنسية هناك عام ١٩٠١-١٩٠٢ تـــم تنظـــيم مـــواد قـــانون حمورابي في اربعة واربعين حقلا ، وكتبت باللغة البابلية ، وبالخط المسماري ، يحتوي القـــانون علـــى ٢٨٢ مادة ويرجح انه كان يزيد على ٣٠٠ مادة ولكن التلف الحاصل في اسفل المسلة لم يمكن البـــاحثين من معرفة عدد المواد التالفة بصورة مضبوطة ، عن ذلك ينظر :اســـماعيل ، بهيجـــة خليـــل : مســـلة حمورابي ، بغداد ، ١٩٨٠، ص٥-٦ .

(٣) سليمان : القانون ... ، المصدر السابق ، ص٢٦٩.

الاضرار الواقعة على الحيوانات المؤجرة ، فوفقا للمادة (٢٤٤) إنه إذا استأجر شخص ثـــوراً أو حمارا وقتله "اسد" في الحقل ، فان مسؤولية ذلك تقع على صاحب الحيوان ولـــيس علـــى المستأجر ، في حين ورد في المادة ذات رقم (٢٤٥) انه اذا كان موت الحيوان نتيجة اهمـــال المستأجر وضربه للحيوان ، فعندها يتحمل هو مسؤولية الضرر وعليه ان يعـــوض صـــاحب الحيوان بحيوان مماثل[١] .

كما تنص المادة (٢٤٦) على الموضوع ذاته في حالة تسبب المســـتأجر بكســـر قـــدم الحيوان أو قطع عصب رقبته فعليه ان يعوض صاحبه بحيوان مماثل ايضاً ، اما اذا تســـبب المستأجر في اتلاف عين الحيوان ، كان عليه ان يدفع نصف ثمنه إلى صاحبه اســـتنادًا إلـــى المادة (٢٤٧) ، واذا كسر قرنه أو قطع ذيل الحيوان المستخدم أو سلخ لحم ظهره ، فعليـــه ان يدفع خُمس ثمن الحيوان لصاحبه المادة (٢٤٨) ، اما في حالة موت الحيوان المستأجر قضاءا وقدرا فعلى المستأجر ان يؤكد امام الاله ذلك أي ان يقوم بأداء اليمين امام قضاة المدينة بعدم تسببه أو علاقته بموت الثور ، بل كان موته بشكل مفاجئ ، وعند تثبيت ذلك يعفى المستأجر من تعويض صاحب الحيوان أي شيء ، المادة (٢٤٩) [٢] .

كذلك ورد في المادة (٢٦٨) من قانون حمورابي ما يخص موضوع ثمـــن اســـتئجار الثيران ، ايضاً فقد حددت أجرة الثور المستخدم للدوس فيها بعشرين "قا"[٣] ، في حين حـــددت المادة(٢٦٩) أجرة استخدام الحمار للدوس بعشرة "قا" من الحبوب ، كما نصت المادة (٢٧١) من القانون على تحديد أجرة العربة والثيران التي تجرها والسائق الذي يسوقها بحوالي ١٨٠ "قا" من الحبوب في اليوم ، كما حددت أجرة استخدام العربة وحدها باربعين "قا" من الحبـــوب في اليوم وفقاً للمادة(٢٧٢)[٤].

---

(1) Driver and Miles : BL, Vol .1 ,pp. 437-438.

وحول هذه المواد ينظر ايضاً : سليمان : القانون ... ، المصدر السابق ، ص ٢٧٠ .

(2) Driver and Miles , : BL , Vol .1, p. 438.

(٣) قا : وهي عبارة عن وحدة كيل وعرفت في اللغة السومرية باسم "sila" كما عرفت في اللغة الاكدية باسم "qa" وتعني لتر وتعادل باوزاننا الحالية ١ لتر ، عن ذلك ينظر : رشيد : الشرائع ... ، المصدر السابق ، ص٣٨.

(4) Drinver and Miles ,: Bl, Vol .2, p. 93.

ومن خلال دراسة بعض المواد القانونية ذات العلاقة يتبين ان هناك نوعا من اوجه الشبه في حالات معينة بين بعض الفقرات القانونية التي تخص استئجار وسائط النقل ومن ذلك مثلاً ، تتشابه فقرات المادة المرقمة (٣) من قانون إشْنونا مع فقرات المادة المرقمة (٢٧١) من قانون حمورابي بإستثناء شيء من الفرق بين المادتين في تحديد أجرة العربة وحيوانات النقل وسائقها ، ففي عصر حمورابي يبدوا ان ثمن الاستئجار كان اعلى منه من زمن قانون إشْنونا ، فقد حددت أجرة الاستخدام اليومي لتلك الحيوانات وفق قانون إشْنونا بحدود ١٠٠ "قا" من الشعير في حين تحددت اجرتها في قانون حمورابي بحدود ١٨٠ "قا" من الشعير ، وهو يعكس بالتاكيد الفارق الزمني الموجود بين القانونين ، كما يشير إلى حصول ارتفاع في الاسعار بشكل عام في عصر حمورابي ، فقد تزايدت مع تقادم الزمن ، في حين نجد المادة رقم (١٠) من قانون إشْنونا قد حددت أجرة الحمار بالأجرة نفسها التي تم تحديدها في المادة رقم (٢٦٩) من قانون حمورابي[١] ، أي ان ثمن الاستئجار بقي ثابتاً ، وهذا لا يتعارض مع التحليل الذي ذكرناه حول ارتفاع نسبة الاسعار والاجور في عصر حمورابي بشكل عام مما كانت عليه في زمن تدوين قانون إشْنونا ، وربما يعود سبب ثبات اجور استخدام الحمير إلى قلتها في منطقة ديالى وكثرتها في بابل آنذاك[٢] .

ب. اجور وسائط النقل النهرية :

اما وسائط النقل النهرية التي بلغ استخدامها درجة من السعة والتعقيد فقد استلزم من المشرع القديم ان يضع تعريفات قانونية محددة للأجور ومعالجة المشاكل الناجمة عن استخدامها ، مما يوحي بأهمية المواصلات النهرية في حياة العراقيين القدماء ، فقد وردت عدة فقرات في قانون إشْنونا وقانون حمورابي عن شؤون الملاحة ، وإصدار الاوامر والتعليمات الملكية الخاصة بالسيطرة على شؤون الملاحة ، وتنظيم رقابة موظفي الدولة واشرافهم عليها ومن دراسة مواد هذه القوانين يلاحظ انها نظمت شؤون النقل النهري ، ابتداءاً من مرحلة بناء السفن وحقوق العاملين في بناءها وواجباتهم كما حددت التزاماتهم في العمل ، من حيث التقصير في العمل أو الاداء غير المتقن مما قد يعرض الواسطة إلى التلف السريع ، لذا فقد

---

(١) رشيد ، الشرائع ...، المصدر السابق ، ص٩٧-٩٨.

(٢) المصدر نفسه ، ص٩٨ .

حددت القوانين اجور السفن واجور الملاحين بدقة كما حددت مسؤولية الأضـــرار التـــي قـــد تتعرض لها السفن وحمولاتها وهي قيد العمل[١] .

وبما ان السفن كانت تمثل الواسطة الرئيسة لنقل الحمولات والمواد التجاريـــة بـــين المدن العراقية القديمة من جهة وبين مراكز التجارة الخارجية من جهة اخرى ، لذا خضـــعت هذه الواسطة إلى رقابة الدولة[٢] ، فكانت تلك السفن مثلا ملزمة بدفع بعض الرسوم في اثنـــاء مرورها في الانهار ، واستناداً إلى النصوص المتوفرة كان يـــتم اســـتيفاء الرســـوم وبعـــض الضرائب من السفن المحملة بالبضائع ، فنقرأ في احد النصوص من العصر البابلي القـــديم ، "ان الموظفين الاداريين يقومون بتفتيش كل سفينة تسافر صعوداً أو نزولاً ، ويسمحون للتاجر المخول من الملك فقط بالعبور"[٣] .

ويبدو ان الرسوم المفروضة على هذه السفن كانت تتناسب مع احجامهـــا ، فـــالمواد المحملة عليها اذا قدرت من ٢ كور من الشعير إلى ٤.٥ كور من الشعير[٤] .

وقد وردت في القوانين معلومات عن تأجير السفن والقوارب بدقة فقد تكررت الاشارة في المادتين (٤–٥) من قانون لبت عشتار إلى كلمة القارب ، ولكن بسبب فقدان معظم اجزاء هاتين المادتين تعذر فهم قراءة النص بوضوح تماماً ، ومع النقص الموجود في المـــادة (٥) ، الا انه يمكن ان نفهم من مضمونها انه " اذا أجر رجل قارباً لاستخدامه في رحلة مـــن اجلـــه (أي من اجل صاحب القارب) وغير ...(الاتفاق) والقارب استخدم لغرض السطو ، فالرجـــل الذي اجر القارب عليه ان ... قارب " .

أي في حال قيام شخص بتاجير قارب ليس لاستخدامه في عملية النقل أو لتأدية مهـــام تجارية ، وانما كان استخدامه كوسيلة للسطو على الاخرين ، لذا كان على هذا الشخص الذي اجر القارب ان يعوض صاحب القارب[٥] .

---

(١) الهاشمي : الملاحة ... ، المصدر السابق ، ٥١ .

(٢) المصدر نفسه ، ص٥١ .

(3) CAD. , E, P.91.

(٤) حمود : المصدر السابق ،ص ١٢٧.

(٥) باقر : قانون لبت عشتار : المصدر السابق ، ص ٩ ، ينظر كذلك : رشـــيد : الشـــرائع ... ، المصـــدر السابق ، ص ٥٩ .

اما المادة (٤) من قانون إشْنونا فعالجت مسألة تأجير السفن ، فحددت "أجرة السفينة ذات سعة ٦٠ كوراً بقيمة ٢ قا من الحبوب في اليوم في حين حددت أجرة الملاح (أي سائقها) اليومية بواحد سوتو وواحد قا من الحبوب ، وعلى السائق ان يسوق القارب طوال اليوم"[١].

اما المادة (٥) من قانون إشْنونا فقد حددت نسبة تعويض اغراق قارب مؤجر نتيجة اهمال سائق القارب "الملاح" وتسببه في غرق السفينة ، فعليه ان يعوض عن الخسارة التي نتجت عن ذلك الاهمال الذي نجم عن تدمير هيكل السفينة فضلاً عن فقدان البضاعة التي ربما كانت السفينة تحملها ، اذ ورد في نص المادة "اذا كان سائق السفينة مهملاً وتسبب في غرق السفينة ، عليه ان يدفع كاملاً كل شيء نتج عن الغرق[٢].

كذلك نصت المادة (٦) من قانون إشْنونا إلى ضرورة المحافظة على قوارب الاخرين ، وعدم الاستحواذ عليها أو سرقتها ، ففي حالة اضطرار احد الاشخاص وهو في "محنة" الى الاستيلاء على قارب لا يعود له ، فعليه ان يدفع عشرة شيقلات من الفضة كغرامة "اذا استولى رجل وهو في محنة ؟ (أي مضطرا؟) على قارب لا يعود له فعليه ان يدفع عشرة شيقلات من الفضة (كغرامة) [٣].

اما قانون حمورابي فقد تعرض في عدد من مواده إلى بيان مسؤولية الاضرار الناجمة عن تلف السفن أو غرقها أو تدميرها واصطدامها في اثناء الاستخدام ، فضلاً عن ذلك فقد ورد في بعض فقراته معلومات تخص السفن واستئجارها مع الملاحين "أي سائقيها" ، ومن دراسة تلك المواد يتضح ان ان المبدأ الذي اتبعه حمورابي في تطبيق بعض هذه المواد هو مبدأ القصاص الذي يقضي بايقاع الضرر ذاته الذي اوقعه الجاني بالمجني عليه ، أي كان على الجاني ان يتحمل نفسه مسؤولية التتبعات القانونية وحسب نوعية الضرر الذي تسبب به[٤] .

---

(1) Goetze , A.: LE, p.71.

(2) Ibid ,p, 71.

وينظر كذلك : باقر : قانون مملكة اشنونا ، المصدر السابق ، ص١٦٣.

(3) Goetze ,A, :LE, p.71.

وينظر كذلك : رشيد : الشرائع ... ، المصدر السابق ، ص٨٦.

(٤) سليمان : القانون ... ، المصدر السابق ، ص٢٦٩.

فطبقاً للمادة (٢٣٥) فانه اذا تسبب الملاح غير المتقن لعمله في تدمير أو تشقق سفينة مؤجرة كان عليه ان يقوم باصلاح الضرر الذي اوقعه بصاحب السفينة وذلك باعادة صيانة هيكل السفينة وتقويته ثم اعادتها إلى صاحبها ، اما في حالة غرق السفينة المؤجرة أو فقدانها نتيجة اهمال الملاح المستأجر فعلى الملاح تقع مسؤولية تعويض صاحب السفينة بسفينة مماثلة واذا كانت محملة بالبضائع وتسبب الحادث في اغراقها وفقدان البضائع المحملة عليها فعليه تترتب مسؤولية تعويض صاحب البضاعة ايضاً عما تسبب من فقدان اموال الاخرين حسب المادتين (٢٣٦-٢٣٧) ، اما في حالة تمكنه من اخراج السفينة الغارقة من الماء فتقع عليه مسؤولية دفع نصف ثمنها بالفضة لصاحبها ، المادة (٢٣٨) ، اما اذا اصطدمت سفينة "تسير بقوة الجذف" بسفينة اخرى "تسير بقوة التيار" فغرقت "السفينة التي تسير بقوة التيار" ، فعلى صاحب السفينة ، الذي غرقت سفينته ان يعرض امام الاله الاشياء التي فقدها والتي كانت في سفينته ، وعلى صاحب السفينة الاولى "التي تسير بقوة الجذف" والذي اغرق السفينة الثانية "التي تسير بقوة التيار" ان يعوضه سفينته والحاجات التي فقدت منها ، المادة (٢٤٠)[١] .

كما حدد قانون حمورابي أجرة ترميم السفن وصيانتها ايضاً ، فاستنادا إلى المادة (٢٣٤) "اذا قام ملاح بترميم سفينة ذات سعة مقدارها ٦٠ كورا وجعلها صالحة للاستخدام ، فان اجرته تساوي شيقلين من الفضة كمكافئة له ، وذلك لانه قام بصيانة هيكل السفينة وسد حزوزها أو الشقوق التي ظهرت فيها[٢] . اما المادة (٢٧٥) من هذا القانون فقد حددت لأجرة السفينة بالفضة[٣] ، اذ جاء فيها : "اذا استأجر سيد السفينة فان اجرتها في اليوم ثلاث حبات من الفضة" .

---

(1) Driver and Miles : BL, Vol.1, pp. 428-435.

(2) Driver and Miles : BL, Vol.2 , p.83.

(٣) الحبة SE : وتعد اصغر وحدة وزن أستخدمت في العراق القديم وتعادل ١/١٨٠ جزء من الشيقل أو ما يعادل ٠.٠٤٦ سنتاً ، وتعود وحدة الوزن حبة باصولها إلى العصر السومري اذ وردت بصيغة SE وتقلبها في اللغة الاكدية seum بمعنى حبة ، فقد يراد بها حبة الحنطة في اللغة الاكدية uttetu اذ انها ما تزال تستخدم وحدة وزن لدى الصاغة حتى الوقت الحاضر وتعرف بالاسم نفسه حبة ، وعن ذلك ينظر : الدليمي ، مؤيد : المصدر السابق ، ص٦١ .

ويبدو من محتوى هذه المادة ان هذه السفينة كانت ذات حجم صغير وربما كانت قارباً كبيراً ، بدليل ان اجرتها ثلاث حبات من الفضة ، مما يوحي بحمولتها القليلة[١] .

كما نصت المادة (٢٧٦) على انه : "اذا استأجر رجل سفينة (تسير بقوة الذف) ، فعليه ان يدفع في اليوم ٢.٥ حبة من الفضة أجرة لها"[٢] .

اما المادة (٢٧٧) من قانون حمورابي فقد حددت اجرة السفينة ذات الحجم ٦٠ كوراً بالفضة ايضاً فيتم تحديد اجرة استخدامها في اليوم الواحد بسدس الشيقل من الفضة ، أي بنحو ٣٠ حبة من الفضة ، مما يشير الى حمولتها الثقيلة وتبعا لذلك تكون اجرتها عالية بالمقارنة مع الحجم الكبير للسفينة[٣] .

وقد سبقت الاشارة الى انه وردت في بعض النصوص ومنها العقود والرسائل إشارات الى اجور وسائط النقل ، اذ كانت تلك العقود تُبرم بين الافراد لغرض استخدامها في عملية نقل الافراد او نقل الحاجات أو البضائع من منطقة الى اخرى كما تعكس بعض تلك العقود اتفاقات بين اصحاب رؤوس الاموال والتجار للقيام برحلات تجارية بعيدة ، فكانت تنقل بواسطة السفن والقوارب بضائع معينة وبكميات كبيرة ، بغية تحقيق الارباح منها[٤] ، فكان يتم تحديد اجور السفن والقوارب وفق شروط وضوابط محددة ، إذ كان يتم الاتفاق بين مالك القارب او السفينة والمستأجر على تأجير القارب أو السفينة لمدة معينة ، تثبت في العقد مقابل أجرة معينة يتفق عليها الطرفان ، وقد يتم دفع جزء من مبلغ الايجار مقدماً ، ويتم دفع الجزء الباقي عند اعادة القارب او السفينة ، وقد يتم تحديد عملية دفع الأجرة لتتم بشكل شهري او سنوي[٥] .

---

(1) Driver and Miles : BL, Vol.2 , P. 93 .

(٢) الامين ، محمود : "قوانين حمورابي والقوانين البابلية الأخيرة" ، مجلة كلية الاداب ، العدد ٣ ، بغداد ، ١٩٦١، ص٢٤٦ .

(3) Driver and Miles : BL , Vol.2 , P93.

وينظر كذلك : ديلابورت ، ل : بلاد ما بين النهرين ، الحضارتان البابلية والاشورية ، ترجمة ، محرم كمال، القاهرة ، د.ت ، ص ١٥١.

(٤) الهاشمي : الملاحة ، المصدر السابق ، ص٥١.

(٥) يونس ، امين عبد النافع امين : صيغ العقود البابلية في النصوص المسمارية ، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١ ، ص١١١ .

وبالرغم من كون هذه العقود تخص المعاملات التجارية بالدرجة الاســاس الا انهــا تتصل ايضا بشؤون الملاحة وحركة النقل وأجورها آنذاك ، كما كانــت تــنظم المعــاملات التجارية التي تنقل على وسائط النقل النهرية على نطاق كبير ، وتبرز هــذه العقــود بشــكل خاص في الرحلات التجارية التي كانت تتجه الى دلمون (البحرين) ، ومكان (عُمان) وميلوخا (وادي السند) [1] ، اذ شهدت الصلات التجارية والحضارية بين هذه المراكز والمدن العراقية القديمة نشاطا ملحوظا ، فترد في العقود معلومات كثيرة تخص الجانب الاقتصادي ، كمــا ان من بينها ما يتعلق باجور السفن والقوارب وما له صلة بشروط وقــوانين الملاحــة النهريــة والبحرية آنذاك [2] .

كذلك وردت في تلك العقود اشارات الى استئجار السفن ومعدلات اجورها ومن ذلــك مثلا ورد في عقود العصر السومري الحديث ، عقد اتفقات كانت في معظم الاحيــان تخــص استئجار السفن مع ملاحيها ، فمن عهد الملك الاكدي بورســين (١٨٩٥-١٨٧٤ق.م) وهــو الملك السابع من سلالة ملوم آيسن الاولى ، تم توثيق معدلات اجور السفن وحدها ، اذ كــان معدل الأجرة اليومية للسفينة بحجم ٦٠كور والتي كانت تعمل بين مدينة نُفر ومدينة أو ما يبلغ من ٣٠ الى ١٥ سيلا من الحبوب مع ملاحها ، ومن ١٠ والى ٢٠ سيلا من الحبوب من دون الملاح .

ان هذه الأجور التي ذكرت في العصر الاكدي لايمكن مقارنتها مع أجــور العصــر البابلي القديم او الحديث ، فالاجور كانت تزداد أكثر كلما تقدمنا في الــزمن ، وذلــك بســبب التطورات الاقتصادية الحاصلة من عصر الى آخر وارتباطها بشكل او باخر بطبيعة الظروف والازمات الاقتصادية التي تمر بها[3].

---

(١) عن تلك المواقع ينظر : طه ، منير اكتشاف العصر الحديدي ... المصدر السابق ، ص ٢٢٥ – ٢٢٨.

(٢) الهاشمي : الملاحة ، المصدر السابق ، ص٥١ .

(3) Driver and Miles .: BL, Vol.1 . p 474.

وفيما يأتي جدول يبين معدلات تأجير السفن خلال العصر البابلي القيم[1] :

	الحمولة	معدل الدفع	المدة الزمنية
١. سفينة وملاح	[غير معروفة]	٣ كور من الحبوب	شهر كامل
٢. السفينة وعامل مستأجر	[غير معروفة]	١.٥شيقلاً من الفضة	شهران وثلاثة ايام
٣. السفن وحدها	٦ كور	١.٣/٥ كور من الذرة	شهران
	١٠ كور	٢٣ كور ، ١٠٠سيلا من الذرة	سنة واحدة
	١٠كور	٣ كور من الذرة	(؟)
	١٠كور	١.٥و ١.١/٣ شيقلاً من الفضة	٢٤ يوما (؟)
	٣٠ كور	٥ كور من الذرة و٦منا من الصوف	سنة واحدة

كذلك ورد في احد العقود من فترة حكم الملك نبونائيد (اخر ملوك الدولة البابلية الحديثة) عملية استئجار سفينة ، فقد تضمن العقد قيام شخص يدعى "مورانو" باستئجار سفينة ذات حجم ١٥٠ كوراً لغرض استخدامها في تسيير شؤون معبد "اينانا" في الوركاء وحدد فيها قيمة الاستئجار بخمسة شيقلات ونصف من الفضة لمدة شهر واحد ، وقد أرخ ذلك ابتداءا من "اليوم السادس من ايلول والى اليوم السادس من تشرين الأول" وتم دفع بدل الاستئجار مقدما من قبل كهنة ذلك المعبد ، ونص عقد الاستئجار ايضاً على انه إذا ما ثبت بأن طاقة السفينة اقل مما ذكر في العقد فإن ثمن الدفع يتم تعديله وفقاً لذلك[2] .

(1) Driver and Miles .: BL, Vol.1 . p 474.

(٢) كونتينو : الحياة اليومية ...، المصدر السابق ، ص٨٤ .


الخاتمة

كان البحث محاولة لدراسة وسائط النقل في العراق القديم ، من غير شك فإن رحلتنا عبر فصول البحث قادتنا إلى رسم صورة تقريبية عن الموضوع ، فقد أوضحت الدراسة أنه كان لموقع العراق أهمية كبيرة في تنشيط حركة النقل والاتصال في العصور القديمة ، كما كان له أثره الواضح في حياة السكان منذ اقدم العصور ، فقد ارتبط نشوء الحضارة وتطورها على أرضه بتطور حركة النقل ووسائطه .

ومن ذلك استثمر السكان مزايا هذا الموقع تجارياً للاتصال فيما بينهم ، فضلاً عن اتصالهم مع سائر البلدان المحيطة بهم والتعرف على ما كان متوافر فيها من بضائع وسلع وما كانت تفتقر اليه بلادهم من مواد .

فقد أتاحت وسائط النقل الرخيصة والمتيسرة سواء كانت برية (كالحمير والبغال والثيران والخيول والجمال) ، أو نهرية (كالقوارب والسفن والاكلاك والقفف والقِرب) سهولة حركة النقل التجاري ونشاطه ىنذاك واقامة دعائم الاتصال المستمر بين مختلف المراكز الحضرية ، ومما سهل من عمليات النقل ونشاطه بين مختلف المراكز والمدن توفر هو توفر طرق المواصلات البرية والنهرية ، اذ شيدت المحطات بين هذه الطرق لتسهيل مهمة تنقل القوافل التي كانت تمر منها ، فوسائط النقل البرية كانت تُسير من خلال الحيوانات ، فقد استخدمت للنقل الحمير والثيران والبغال ، اما الخيول فلم تستخدم الا منذ اواسط الالف الثاني قبل الميلاد واتسع نطاق استخدامها فيما بعد إلى درجة في العصر الاشوري في عمليات التنقل المختلفة ولا سيما التجارية منها والعسكرية .

اما الجمال فيبدو ان العراقيين القدماء قد عرفوا تدجين الجمال في اواخر الالف الثاني قبل الميلاد ، وذلك من خلال اتصالهم بالجزيرة العربية ، كما انهم استخدموا العربات للنقل ، اذ ابتكر العراقيون القدماء منذ أزمان مبكرة نماذج للعربات ولاسيما بعد ابتكار العجلة منذ اواسط الالف الرابع قبل الميلاد ، فتم تصنيع انواع منها ذات العجلتين والاربع عجلات وحسب نوعية الاستخدام .

ويبدو ان العربات كانت تجرها الثيران في العصور المبكرة ، الا ان استخدام الثيران بدأ يقل مع بروز استخدام أنواع الحيوانات الاخرى مثل الحمير والبغال والخيول ، ويرجح البعض قلة استخدام العربات ولا سيما بعد عصر سلالة اور الثالثة في القسم الجنوبي من

العراق ، لصعوبة توفير الطرق الملائمة بسبب كثرة المسطحات المائية فيها ، اما في القسم الشمالي من العراق فقد اتسع نطاق استخدامها لطبيعة الاراضي المنبسطة فيها .

فالمنطقة الجنوبية كانت مغطاة بشبكة من القنوات والجداول المائية والاهوار والمستنقعات مما كان له أثره في قلة استخدام العربات فيها بشكل عام ، غير ان العراقيين القدماء طوروا وسائط النقل النهرية منذ أزمان مبكرة فأستخدموا القوارب والسفن الشراعية بدلاً عنها في نقل البضائع والسلع بأحجامها المختلفة في الاقسام الجنوبية بشكل خاص ، كما استخدموا الاكلاك بانواعها والقفف فضلاً عن القرب ، وكلها وسائط نقل ظلت في الاستخدام على مدى العصور وحتى الوقت الحاضر .

وبذلك يتضح من هذه الدراسة ان النقل النهري كان يشكل بالدرجة الاساس الشريان الرئيس لحركة النقل في العراق القديم ، اذ وفر الرافدان دجلة والفرات واسطة سهلة ورخيصة التكاليف وكانا يشكلان آنذاك عصب الحياة الاقتصادية ومحور الاتصال الحضاري سواء كان ذلك النشاط اقتصادياً أم عسكرياً .

وكما اشرنا فقد جعلت كثرة المسطحات المائية والانهر الفرعية والقنوات التي كانت تشكل جزءاً كبيراً من منطقة السهل الرسوبي حركة النقل البري قديماً صعبة وباهضة التكاليف ، لذلك اتجه السكان هناك إلى استخدام السبيل المائي لأغراض النقل وعلى نطاق واسع .

لقد ورد في القوانين العراقية القديمة معلومات واضحة عن أجور وسائط النقل وحددت مقاديرها وفقاً لكمية الحمولة ونوعها فضلاً عن نوعية الوسائط المستخدمة سواء أكانت البرية منها أم المائية ، كما عالجت تلك القوانين المسائل التي تخص المحافظة على تلك الوسائط في حال استئجارها .

المصادر
العربية والأجنبية

المصادر العربية :

١. العهد القديم .

٢. ابن منظور : لسان العرب المحيط ، المجلد ١-٣ ، بيروت ، د.ت .

٣. ابو الصوف ، بهنام :" تجارة العراق الخارجية في عصور ما قبل التاريخ " ، مجلة بين النهرين ، العدد ، ٤٨ ، بغداد ، ١٩٨٥.

٤. الاحمد ، سامي سعيد : المدخل إلى تاريخ اللغات الجزرية ، بغداد ، ١٩٨١.

٥. ـــــــــــــــــ : العراق القديم ، ج٢ ، بغداد ، ١٩٨٢.

٦. ـــــــــــــــــ :" التجارة " ، موسوعة الموصل الحضارية ، مج١، الموصل ،١٩٩١.

٧. احمد ، سهيلة مجيد : الحرف والصناعات اليدوية في بلاد بابل واشور ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠٠.

٨. احمد ، نزار عبد اللطيف : النحت البارز في عهد الملك اشور بانيبال ، رسالة ماجستير غير منشورة ، اكاديمية الفنون الجميلة ، بغداد ، ١٩٨٧.

٩. اسماعيل ، بهيجة خليل :" الجيش والسلاح في العصر الاشوري " ، موسوعة الموصل الحضارية ، ج١، الموصل ، ١٩٩١.

١٠. ـــــــــــــــــ : شريعة حمورابي ، بغداد ، ١٩٨٠.

١١. اسود ، فلاح شاكر : "نهر دجلة والنيل ، دراسة في علاقة الجوار" ، مجلة الجمعية الجغرافية ، العدد ٢٠، بغداد ، ١٩٨٥.

١٢. اغا ،عبد الله الامين والعراقي ، ميسر سعيد ، نمرود ، بغداد ، ١٩٨٦.

١٣. الامين ، محمود : " قوانين حمورابي والقوانين البابلية الاخيرة " ، مجلة كلية الاداب، العدد الثالث ، بغداد ، ١٩٦١.

١٤. الانصاري ، يوسف : جغرافيا البيئات الطبيعية ، القاهرة ، ١٩٧٣.

١٥. اوبنهايم ، ليو : بلاد مابين النهرين ، ترجمة : سعدي فيضي عبد الرزاق ، بغداد ،١٩٨١ .

١٦. بابان ، جمال : "اصول اسماء العراق وانهاره الرئيسة " ، افاق عربية ، عدد ٧، بغداد ، ١٩٨٠.

١٧. بارو اندريه : سومر فنونها وحضارتها ، ترجمة وتعليق عيسى سلمان وسليم طه التكريتي ، بغداد ، ١٩٧٩.

١٨. باقر ، طه : مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة ، ج١، ط١، بغداد ، ١٩٧٣.

١٩. ـــــــ : من تراثنا اللغوي القديم ، بغداد ، ١٩٨٠.

٢٠. ـــــــ : "قانون لبت عشتار" ، سومر ، المجلد الرابع ، ج١ ، ١٩٤٨ .

٢١. ـــــــ :" قانون مملكة اشنونا " ، سومر ، المجلد الرابع ، ج٢، ١٩٤٨.

٢٢. بوتيرو ، جين ، واخرون : الشرق الادنى والحضارات المبكرة ، ترجمة عامر سليمان ، الموصل ، ١٩٨٦ .

٢٣. بوستغيت ، نيكولاس : حضارة العراق واثاره ، ترحمة سمير عبد الرحيم الجلبي، بغداد ، ١٩٩١.

٢٤. التكريتي ، سليم طه :" الكلك كيف يصنع ويستخدم للنقل " ، مجلة التراث الشعبي ، العدد ١١، ١٢ ، بغداد ، ١٩٧١ .

٢٥. جاسم ، زهير ضياء الدين سعيد : نظام الاتصالات في بلاد آشور ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠٠ .

٢٦. الجادر ، وليد : "علاقة مدينة سبار التجارية والاجتماعية بمدن الفرات" ، بحث غير منشور مقدم إلى ندوة التراث العلمي العربي التي عُقدت في كلية الاداب ، جامعة بغداد ،١٩٩٠ .

٢٧. ـــــــ :" سبار في علاقات سكانها مع جماعات غرب الفرات " ، مجلة المؤرخ العربي ، العدد ٤٤، بغداد ، ١٩٩١ .

٢٨. ـــــــ : "اشور بانيبال ، القائد الفارس" ، الجيش والسلاح ، ج١، بغداد ، ١٩٨٨.

٢٩. ـــــــ :" التقنيات الاولى ، العجلة وصناعة المعادن" ، العراق في موكب الحضارة ، ج١، بغداد ، ١٩٨١.

٣٠. جاكسون ، ثوركليد : "شبكة الري في اور (بلاد سومر)" ، ترجمة عطا الشيخلي ، مجلة النفط والتنمية ، العدد ٧-٨ ، السنة السادسة ، ١٩٨١.

٣١. الجبوري ، سالم يحيى خلف : بعض الوظائف الادارية من العصر البابلي القديم ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠٢.

٣٢. الجويراوي ، جبار: "صناعة الزوارق في ميسان" ، مجلة التراث الشعبي، العدد ٨-٩، بغداد ، ١٩٧٨.
٣٣. حازم ، حسين يوسف : الملك الاشوري شلمنصر الثالث ٨٥٩-٨٢٤ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١.
٣٤. حبيب ، عبد العزيز : "وسائط النقل النهرية القديمة " ، مجلة التراث الشعبي ، العدد١٢، بغداد ، ١٩٧٧ .
٣٥. حبيب ، عبد العزيز وطعماس ، يوسف يحيى : جغرافية النقل والتجارة الدولية ، الموصل ، ١٩٨٩.
٣٦. حبيب ، طالب منعم : سنحاريب سيرته ومنجزاته ٧٠٤-٦٨١ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب، جامعة بغداد ، ١٩٨٦.
٣٧. الحديدي ، احمد زيدان خلف : الملك الاشوري تجلاتبليزر الثالث ٧٤٥-٧٢٧ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١.
٣٨. حمود ، حسين ظاهر : التجارة في العصر البابلي القديم ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ١٩٩٢.
٣٩. الحوري ، حياة عبد علي حسن :" دراسة حول ختم منبسط من بابل " ، سومر ، مجلد٤١ ، بغداد ، ١٩٨٥.
٤٠. الخاتوني ، عبد العزيز الياس سلطان : علاقات العراق القديم ببلاد عيلام حتى سنة ٩٣٦ق.م، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ١٩٩٢.
٤١. الخلف ، جاسم محمد : دراسة في جغرافية العراق الطبيعية والاقتصادية والبشرية ، القاهرة ، ١٩٥٩.
٤٢. ــــــــــــــــ : جغرافية العراق ، ط٣ ، القاهرة ، ١٩٦٥.
٤٣. خصباك ، شاكر : العراق الشمالي ، دراسة لنواحيه الطبيعية والبشرية ، بغداد ، ١٩٧٣ .
٤٤. خليل ، سلمى جلال : الملاحة في نهر دجلة بين بغداد وكرمة علي ، دراسة في جغرافية النقل ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٨٩.
٤٥. الدباغ ، تقي : "تدجين الحيوانات استناداً إلى الاثار المكتشفة في المواقع الاثرية " ، مجلة كلية الاداب ، بغداد ، العدد ٣٠ ، ١٩٨١.

٤٦. ـــــــــــــ :"السلاح في عصور قبل التاريخ" ، الجيش والسلاح ، ج١، بغداد ، ١٩٨٨ .
٤٧. الدجيلي ، كاظم : "السفن في العراق" ، مجلة لغة العرب ، العدد ٣، بغداد، ١٩١٢.
٤٨. الدليمي ، مؤيد محمد سليمان جعفر : الاوزان في العراق القديم في ضوء النصوص المسمارية المنشورة وغير المنشورة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١.
٤٩. الدليمي ، كريم عزيز حسن : الزراعة في العراق القديم منذ عصر فجر السلالات حتى نهاية العصر البابلي القديم ٣٠٠٠-١٥٩٥ق.م ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٩٦.
٥٠. ديلابورت ، ل : بلاد ما بين النهرين الحضارتان البابلية والاشورية ، ترجمة محرم كمال ، القاهرة ، د.ت .
٥١. الراوي ، فاروق ناصر :" الاوضاع الاجتماعية " ، موسوعة الموصل الحضارية ، ج١، الموصل ، ١٩٩١.
٥٢. الراوي ، شيبان ثابت : اشور ناصر بال الثاني ٨٨٣-٨٥٩ ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٨٦.
٥٣. رشيد ، فوزي : "وسائط النقل المائية والبرية في العراق القديم" ، مجلة النفط والتنمية، السنة السادسة ، العدد ٧-٨ ، بغداد ، ١٩٨١.
٥٤. ـــــــــــ : الشرائع العراقية القديمة ، بغداد ، ط٣، ١٩٨٧.
٥٥. ـــــــــــ: "الشرائع" ، العراق في موكب الحضارة ، ج١، بغداد ، ١٩٨٨.
٥٦. ـــــــــ : سرجون الاكدي ، بغداد ، ١٩٩٠.
٥٧. رشيد ، صبحي انور والحوري ، حياة عبد علي : الاختام الاكدية في المتحف العراقي ، بغداد ، ١٩٨٢.
٥٨. ـــــــــــــ : تاريخ الفن في العراق ، فن الاختام الاسطوانية ، ج١، بيروت ، ١٩٦٩.
٥٩. رو، جورج : العراق القديم ، ترجمة حسين علوان ، مراجعة فاضل عبد الواحد علي ، بغداد ، ط١٩٨٦،٢.

٦٠. رويتر ، اوسكار : بابل المدينة الداخلية "المركز" ، ترجمة نوال خورشيد سعيد وعلي يحيى منصور ، بغداد ، ١٩٨٥ .
٦١. ساكز ، هاري : عظمة بابل ، ط١، (لندن ،١٩٦٢) ، ترجمة ، عامر سليمان ، الموصل ، ١٩٧٩.
٦٢. ـــــــــــ: قوة اشور ، (لندن ، ١٩٨٤) ، ترجمة عامر سليمان ، بغداد ، ١٩٩٩.
٦٣. الساكني ، جعفر : نافذة جديدة على الفراتين في ضوء الدلائل الجيولوجية والمكتشفات الاثارية ، بغداد ، ١٩٩٣ .
٦٤. سليمان ، عامر : العراق في التاريخ القديم ، موجز التاريخ السياسي ، ج١،الموصل ، ١٩٩٢.
٦٥. ـــــــــــ:" تأصيل اسماء انهار العراق الرئيسة" ، بحث غير منشور ، وزارة الري ، ١٩٩٤ .
٦٦. ـــــــــــ: "بلاد عيلام وعلاقتها بالعراق القديم" ، مجلة اداب الرافدين ، العدد١٤، الموصل ، ١٩٨١.
٦٧. ـــــــــــ: القانون في العراق القديم ، الموصل ، ١٩٧٧.
٦٨. سلطان ، يوسف محمد واخرون : جغرافية النقل والتجارة الدولية ، البصرة ، ١٩٨٨.
٦٩. السماك ، محمد ازهر واخرون : العراق دراسة اقليمية ، ج١، الموصل ، ١٩٨٥.
٧٠. السماك ، محمد ازهر والساعاتي ، باسم عبد العزيز : جغرافية الموارد الطبيعية ، الموصل ، ١٩٨٨.
٧١. السوداني ، هشام سوداني هاشم : المواصلات التجارية في العراق ١٨٣١-١٩١٤، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة الموصل ، ١٩٩٧.
٧٢. سوسة ، احمد : تاريخ حضارة وادي الرافدين في ضوء مشاريع الري الزراعية والمكتشفات الاثارية والمصادر التاريخية ، الجزء الأول ، بغداد ، ١٩٨٣.
٧٣. سوسة ، احمد : حضارة وادي الرافدين بين الساميين والسومريين ، بغداد ، ١٩٨٠.
٧٤. ـــــــــــ: مُفصّل العرب واليهود في التاريخ ، ط٥، بغداد ،١٩٨١.
٧٥. شريف ، ابراهيم : الموقع الجغرافي للعراق واثره في تاريخه العام حتى الفتح الاسلامي ، ج١، بغداد ، د.ت .

٧٦. شهاب ، شعبان رجب : " الاكلاك مهنة فلكلورية نهرية " ، مجلة التراث الشعبي ، العدد ٧، بغداد ، ١٩٧٥.

٧٧. صالح ، قحطان رشيد : الكشاف الاثري في العراق ، بغداد ، ١٩٨٧.

٧٨. الطائي ، ابتهال عادل : اصالة الحضارة العراقية القديمة واثرها في الحضارات الاخرى في مجال العلوم الانسانية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ١٩٩٦.

٧٩. الطائي ، محمد حامد : "تحديد اقسام سطح العراق" ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، العدد٥ ، بغداد ، ١٩٦٩.

٨٠. طه ، منير يوسف : اكتشاف العصر الحديدي في دولة الامارات العربية المتحدة ، مركز دراسات الخليج العربي تسلسل (١٠١) ، بصرة ، ١٩٨٩ .

٨١. العاني ، عماد طارق توفيق : المستجدات السكانية والسياسية والحضارية لعصر ما بعد اور الثالثة (العصر البابلي القديم) ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد، ١٩٩٧.

٨٢. العاني ، خطاب صكار : جغرافية العراق ، بغداد ، ١٩٨٨.

٨٣. عبد اللطيف ، سجى مؤيد : الحيوان في ادب العراق القديم ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٩٧.

٨٤. عبد الرحمن ، عبد المالك يونس : عبادة الاله شمش في حضارة وادي الرافدين ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٥.

٨٥. عبد الله ، يونس خلف : "صنوف الجيش الاشوري" ، الجيش والسلاح ، ج١، بغداد ، ١٩٨٨ .

٨٦. ــــــــ : الجيش والسلاح في العصر الاشوري الحديث ٩١١-٦١٢ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٥.

٨٧. عبد الواحد ، فاضل ، وسليمان ، عامر : عادات وتقاليد الشعوب القديمة ، بغداد،١٩٧٩.

٨٨. العبيدي ، خالد حيدر عثمان حافظ : احجار الحدود البابلية (كدورو) دراسة تحليلية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١.

٨٩. عصفور ، محمد ابو المحاسن : معالم حضارات الشرق الادنى القديم ، بيروت،١٩٧٩ .

٩٠. الاعظمي ، محمد طه محمد : حمورابي ،١٧٩٢-١٧٥٠ ق.م ،رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٨٥.

٩١. عكاشة ، ثروت : الفن العراقي القديم ، بيروت ، د.ت .

٩٢. علي ، فاضل عبد الواحد : من الواح سومر إلى التوراة ، بغداد ، ١٩٨٩.

٩٣. غالب ، عارف احمد اسماعيل : صلات العراق بشبه جزيرة العرب من سنة ١٠٠٠ق.م حتى سنة ٥٣٩ ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد، ١٩٩٢ .

٩٤. غزالة ، هديب حياوي عبد الكريم : الدولة البابلية الحديثة والدور التاريخي للملك نبونائيد في قيادتها ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد، ١٩٨٩.

٩٥. ـــــــــــ: دور حضارة العراق القديمة في بلاد الشام ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة القادسية ، ٢٠٠٢.

٩٦. كونتينو ، جورج : الحياة اليومية في بلاد بابل واشور ، ترجمة سليم طه التكريتي وبرهان التكريتي ، بغداد، ١٩٧٩.

٩٧. الكيلاني ، لمياء والالوسي ، سالم : اول العرب من القرن التاسع وحتى والقرن السادس ق.م ، عَمان ، ١٩٩٩.

٩٨. لارسن ، م.ت .: "اشور القديمة والتجارة الدولية " ، سومر ، المجلد ٣٥، بغداد، ١٩٧٩.

٩٩. المتولي ، نوالة احمد محمود : مدخل في دراسة الحياة الاقتصادية لدولة اور الثالثة في ضوء الوثائق المسمارية المنشورة وغير المنشورة ، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الاداب ، جامعة بغداد، ١٩٩٤.

١٠٠. محمود ، حافظ ابراهيم : الثروة الحيوانية ، الموصل ، ١٩٨٠.

١٠١. مظلوم ، طارق عبد الوهاب : الازياء الاشورية ، بغداد ، ١٩٧١.

١٠٢. مظلوم ، طارق عبد الوهاب : "الاسلحة الاشورية الثقيلة ، العربات وآلات الحصار في الجيش الاشور" ، الجيش والسلاح ، ج٢، بغداد، ١٩٨٨.

١٠٣. المنذري ، منذر علي عبد الملك : نصوص ادارية وقضائية من تل الفخـــار (مدينـــة كوروخاني) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد، ١٩٩٩.

١٠٤. مورتكارت ، انطوان : الفن في العراق القديم ، ترجمة وتعليق عيسى سلمان وســـليم طه التكريتي ، بغداد، ١٩٧٥.

١٠٥. النجفي ، حسن : معجم المصطلحات والاعلام في العراق القديم ، بغداد، ١٩٨٢.

١٠٦. النعيمي ، راجحة خضر عباس : الاعياد في حضارة بلاد وادي الرافدين ، رســـالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد، ١٩٧٦.

١٠٧. نيبور ، كارستن : رحلة نيبور إلى العراق في القرن الثامن عشر ، ترجمـــة محمـــود حسين الامين ، بغداد ، ١٩٦٥.

١٠٨. الهاشمي ، رضا جواد : " تجارة القوافل في التاريخ العربي القديم " ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، معهد البحوث والدراسات العربية ، بغداد، ١٩٨٤.

١٠٩. ـــــــــــــــ: " دور نهر الفرات فـــي الامتـــدادات الحضـــارية لـــبلاد وادي الرافدين " ،مجلة بين النهرين ، العدد ٤٤، السنة الحادية عشر ، ١٩٨٣.

١١٠. ـــــــــــــــ:" التجارة " ، حضارة العراق ، ج٢، بغداد، ١٩٨٥.

١١١. ـــــــــــــــ:" الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين " ، سومر ، الجزء٢،١ ، المجلد ٣٧، بغداد ، ١٩٨١.

١١٢. ـــــــــــــــ:" تاريخ الابل في ضوء المخلفات الاثارية والكتابات القديمة " ، مجلة كلية الاداب ، العدد ٢٣، بغداد، ١٩٧٨.

١١٣. ـــــــــــــــ:" تاريخ الخيل والفروسية في العراق القديم " ، سومر ، المجلد ٤٦، بغداد، ١٩٩٠.

١١٤. هستد كوردن : الاسس الطبيعية لجغرافية العراق ، ترجمة جاسم محمـــد الخلـــف ، بغداد، ١٩٤٨.

١١٥. هودجز ، هنري : التقنية في العالم القديم ، ترجمة رندة قاقيش ، مراجعة محمود ابـــو طالب ، الاردن ، ١٩٨٨ .

١١٦. الهيتي ، صالح فليح حسن : "طريق القير إلى بابل ، دراسة في الجغرافية التاريخية" ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، العدد ٢٣، بغداد، ١٩٨٩.

١١٧. ولي ، كمال عبد القادر : الملاحة النهرية في العراق ، بغداد ، ١٩٧٩.

١١٨. يوحنا ، مجيد كوركيس ، النحت البارز فـــي عصـــر ســـرجون الاشـــوري ٧٢١-٧٠٥ق.م ، ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد، ١٩٩٩ .

١١٩. يونس ، ريا محسن عبد الرزاق : فجر الحضارة السومرية في ضوء اختام عصـــري الوركاء وجمدة نصر، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعـــة بغـــداد، ١٩٩٨.

١٢٠. يونس ، امين عبد النافع امين: صيغ العقود البابلية في النصوص المسمارية ، رســـالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١.

المصادر الاجنبية:

1. Albenda , P.: The palace of Sargon King of Assyria, Paris, 1986.
2. Braidwood, R.J: Investigation in Iraq Kurdistan, Chicago, 1960 .
3. Cornwall, P.B: “Two Letters from Dilmun” , JCS , Vol .6.1952.
4. Dalley, Stephanie : Mari and Karana , London , 1984.
5. Driver, G.R. and Miles .J.C : The Babylonian Laws , Vol. 1 ,Oxford , 1952.
6. ______________: The Babylonian Laws , Vol.2, Oxford ,1955.
7. Edzard, D.O.: “The Ideas of Babylonian Geography", Babylonian Geography most probably is a misnomer, Sumer, Vol. 41, 1985.
8. Ellacott , S.E : The Story of ships, London, 1971.
9. ______________ : Wheels on the road , London , 1971.
10. Figulla, H.H.: Catalogue of Babylonian Tablets, Vol.1, London, 1961.
11. Frankfort, Henri: The Art and Architecture of the Ancient Orient, London, 1970.
12. _____________ : Cylinder Seals, London, 1939.
13. _____________ : Gods and Myths on Sargonid Seals , Iraq,Vol .1 , Part 1 , london , 1934.
14. ______________ : More Sculptures From The Diyala Region, OIP, Vol. LX, Chicago, 1943.
15. Goetze, A: “An Old Babylonian Itinerary” , Jcs , Vol.7, 1953.
16. ________ : "The Laws of Eshnunna”, Sumer, Vol.4, No.2, 1948.
17. Garrison, M.B.: “An Early Dynastic III Seal in the Kelsey Museum of Archaeology: the Relationship of Style and Iconology in Early Dynastic III Glyptic", JNES, Vol .48, Chicago , 1989.

18. Grayson, A.K.: Assyrian Royal Inscription, Vol.2, Wiesbaden, 1976.

19. ______________ : The Royal Inscription of Mesopotamia Assyrian Periods, Vol. 3, Toronto, 1996.

20. Jacobsen, T : “A survey of the Girsu (Tello) Region”, Sumer, Vol. 25, 1969.

21. Krikbride, D. : “Umm Dabaghiyah”, Iraq , Vol .37, 1974.

22. Labat, R. : Manual D’epigraphie Akkadinne, Paris, 1952.

23. Landsberger, B.: Meterialien Zum Sumerischen Lexikon, Roma, 1957.

24. Larsen , M.T : The Conquest of Assyria, London 1996.

25. Legrain, L. : Ur Excavations Archaic Seal Impressions, Vol.3, New York, 1936.

26. Leemans, W.F.: Foreign Trade in The Old Babylonian Period, Leiden, 1960.

27. ___________ : The Old Babylonian Merchants, Leiden, 1950 .

28. Luckenbill, D.D: Ancient Records of Assyria And Babylonia, Vol. 1,2, New York, 1926.

29. Macqueen, J.G.: Babylon, London, 1964.

30. Madhloom, T.A: The chronology of Neo–Assyrian Art, London, 1970.

31. Margueron , J.C: Los Mesopotamocas, Spain, 1996.

32. Moorey, P.R .: “ Pictorial Evidence for the History of Horse Riding in Iraq before The Kassite Period”, Iraq, Vol. XXXII, 1970.

33. Moortgat , A.: Uarderasiatische Rollsiegel, Berlin, 1940.

34. Oates, David: Studies in the Ancient History of Northern Iraq, London, 1968.

35. Olmstead , A.T. : History of Assyria, London , 1960.

36. Oppenheim, A.L.: Letters From Mesopotamia, Chicago, 1967.

37. ________ : "The Domestic Animals of Ancient Mesopotamia", JNES, Vol.4, 1945.

38. ________ and Others: The Assyrian Dictionary of The Oriental Institute of The University of Chicago, 1956.

39. Parker, B.: "Economic Tablets From the Temple of Mamu at Balawat", Iraq , Vol. XXV, 1963.

40. Parpola Simo: "Correspondence of Sargon II", Part 1, SAA, Vol.1, Helsinki, 1997.

41. Postgate, J.N.: Early Mesopotamia-Soceity and Economy at the Dawn of History, London, 1999.

42. ________ and Stephanie, Dalley : The Tablets From Fort Shalmeneser, London, 1984.

43. Pritchard, J.B.: The Ancient Near East Text, London, 1969.

44. ________ : The Ancient Near East An Anthology of texts and Pictures, London , 1969.

45. Russel, J.M . : The Final Sack of Nineveh, Yale University, 1998.

46. Salonen, Armas : Hippologica Accadica, Helsinki, 1955.

47. ________ : Die Landfahrzeuge Des Alten Mesopotamia, Helsinki, 1951.

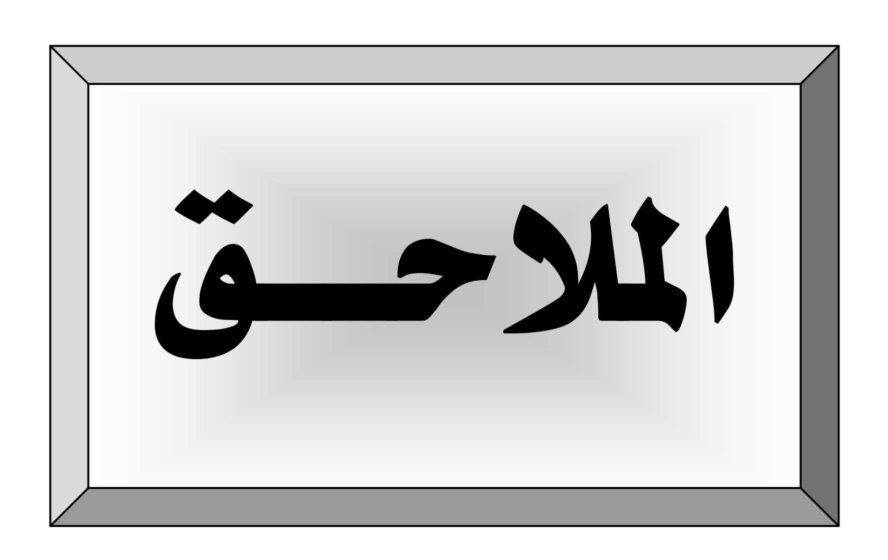
48. ________ : Die Wasser Fahrzeuge in Babylonien, Helsinki, 1939.

49. Strommenger , Eva : The Art of Mesopotamia, London, 1964.

50. Unstead , R.J. and Forman , W.F. : The Assyrians, London, 1980.

51. Von Soden, W.: "Akkadisces Handworterbuch", M-S, Band II, Wiesbaden, 1972.

52. Yadin, Y.: The Art of Warfare in Biblical Lands in the Light of Archaeological Discovery, London, 1963.


الملاحــق

المواد القانونية المتعلقة بأجور وسائط النقل في العراق القديم

أ – قانون لبت عشتار

١- المادة (٤)

.... قارب .... قارب سوف ....

٢- المادة (٥)

اذا أجر رجل قارباً في استخدامه في رحلة من اجله (أي من اجل صاحب القارب) وغيّر ... (الاتفاق) والقارب استخدم لغرض السطو ، فالرجل الذي أجر القارب عليه ان ... قارب .

٣- المادة (٣٤)

اذا أجر رجل ثوراً واضر لحمة ظهره (اي المنطقة التي يستند عليها النير) ، عليه ان يدفع (كغرامة) ثلث سعره .

٤- المادة (٣٥)

اذا أجر رجل ثوراً واتلف عينه ، عليه ان يدفع (كغرامة) ربع سعره .

٥- المادة (٣٦)

اذا أجر رجل ثوراً وكسر قرنه ، عليه ان يدفع (كغرامة) ربع سعره .

٦- المادة (٣٧)

اذا أجر رجل ثوراً واتلف ذيله ، عليه ان يدفع (كغرامة) ربع سعره .

ب- قانون إشْنونا

١- المادة (٣)

أجرة عربة وثيرانها وسائقها يساوي ١ (بي) و٤(سوت) من الشعير ، واذا كان الدفع بالفضة فالأجرة تساوي ثلث الشيقل وعلى السائق ان يسوقها طول اليوم .

٢-المادة (٤)

أجرة قارب ذي سعة ٦٠ (كور) تساوي ٢(قا) واجرة سائقه تساوي واحد (سوت) وواحد (قا) من الشعير وعليه ان يسوق القارب طول اليوم .

٣- المادة (٥)

اذا كان سائق القارب مهملاً وتسبب في غرق القارب ، عليه ان يدفع كاملاً كل شيء نتج عن الغرق .

٤- المادة (٦)

اذا استولى رجل وهو في محنة ؟ (أي مضطراً ؟) على قارب لا يعود له ، فعليه ان يدفع عشرة شيقلات من الفضة (كغرامة) .

٥- المادة (١٠)

اجرة الحمار تساوي (سوتاً) واحداً من الشعير ، و(سوت) واحد من الشعير أجرة سائقه ، وعليه ان يسوقه طول اليوم .

ج – قانون حمورابي .

١- المادة (٢٣٤)

اذا سد ملاح حزوز سفينة لرجل (أي سد الفراغات الناتجة بعد بناء الهيكل) سعتها ستون كوراً ، فعليه (أي على صاحب السفينة) ان يعطيه شيقلتين من الفضة مكافئة له .

٢- المادة (٢٣٥)

اذا سد ملاح حزوز سفينة رجل ولم يكن عمله متقناً ، وتشققت السفينة خلال نفس العام ، ونتج عن ذلك ضرر ، فعلى الملاح ان ينقر السفينة (أي يزيل عمله السابق) ويقويها من ماله الخاص ، ويعيد السفينة المقواة الى صاحب السفينة .

٣- المادة (٢٣٦)

اذا اعطى رجل سفينة لملاح بالاجرة ، وكان الملاح مهملاً فاغرق او فقد السفينة ، فعلى الملاح ان يعوض سفينة الى صاحب السفينة .

٤-المادة (٢٣٧)

اذا استأجر رجل ملاحاً وسفينة وحملها شعيراً وصوفاً وزيتاً وتمراً او حملاً من أي حاجة اخرى ، وكان الملاح مهملاً واغرق السفينة وسبب فقدان ما كان عليها ، فعلى الملاح ان يعوض السفينة التي اغرقها والاشياء التي كانت في داخلها والتي تسبب في فقدانها .

٥- المادة (٢٣٨)

اذا اغرق ملاح سفينة رجل ثم اخرجها من الماء ، فعليه ان يدفع لصاحبها نصف ثمنها فضة .

٦- المادة (٢٣٩)

اذا استأجر رجل ملاحاً ، فعليه ان يعطيه ستة كور من الحبوب في السنة .

٧- المادة (٢٤٠)

اذا صدمت سفينة (تسير بقوة الجذف) سفينة اخرى (تسير بقوة التيار) فعلى صاحب السفينة التي غرقت سفينته ان يعرض امام الاله الاشياء التي فقدها والتي كانت في سفينته ، وعلى ربان السفينة (التي تسير بقوة الجذف) الذي اغرق سفينة الربان (التي تسير بقوة التيار) ان يعوضه سفينته والحاجات فقدت .

٨- المادة (٢٤٢)

اذا استأجر رجل ثوراً لمدة سنة ، فأجرة الثور في نهاية السنة اربعة كور من الحبوب .

٩- المادة (٢٤٣)

وعليه ان يدفع لصاحبه اجرة الثور (مقدماً) لمدة سنة واحدة ثلاث كور من الحبوب .

١٠- المادة (٢٤٤)

اذا استأجر رجل ثوراً او حماراً وقتله اسد في الحقل (فالخسارة تعود) على صاحبه (اي على صاحب الثور او الحمار).

١١- المادة (٢٤٥)

اذا استأجر رجل ثوراً واماته بسبب الاهمال او الضرب ، فعليه ان يدفع ثـورا مثـل الثور (الذي استأجره) لصاحب الثور .

١٢- المادة (٢٤٦)

اذا استأجر رجل ثوراً وكسر قدمه او قطع عصب رقبته ، فعليه ان يعوض ثورا مثل الثور (الذي اضره) لصاحب الثور .

١٣- المادة (٢٤٧)

اذا استأجر رجل ثوراً واتلف عينه ، فعليه ان يدفع نصف ثمنه فضة لصاحب الثور .

١٤- المادة (٢٤٨)

اذا استأجر رجل ثوراً وكسر قرنه او قطع ذيله او سلخ لحم ظهره ، فعليـه ان يـدفع خمس ثمنه فضة .

١٥- المادة (٢٤٩)

اذا استأجر رجل ثوراً وضربه الاله فمات ، فعلى الرجل الذي استأجر الثور ان يقسم بالاله (ان لا ذنب له في موت الثور) ثم يخلي سبيله .

١٦- المادة (٢٦٨)

اذا استأجر رجل ثوراً للدرس ، فأجرته عشرون قا من الحبوب .

١٧- المادة (٢٦٩) اذا استأجر رل حمارا للدرس ، فأجرته عشرة قا من الحبوب .

١٨- المادة (٢٧١)

اذا استأجر رجل بقرة وعربة مع سائقها ، فعليه ان يدفع فـي اليـوم ١٨٠ قـا مـن الحبوب .

١٩-المادة (٢٧٢)

اذا استأجر رجل عربة لوحدها ، فعليه ان يدفع في اليوم اربعين قا من الحبوب .

٢٠- المادة (٢٧٥)

اذا استأجر رجل سفينة ، فان اجرتها في اليوم ثلاث حبات من الفضة .

٢١- المادة (٢٧٦)

اذا استأجر رجل سفينة (تسير بقوة الجذف) فعليه ان يدفع في اليـوم ٢.٥حبـة مـن الفضة اجرة لها .

٢٢-المادة (٢٧٧)

اذا استأجر رجل سفينة من حجم ستين (كور) ، فعليه ان يدفع في اليوم سدس الشيقل من الفضة اجرة لها .

ABSTRACT

Means of transport are a vital and fundamental factor in the development of human civilization all over the world and it is through starting the development of the movements of transportation through the centuries that one can realize that man has tired since the beginning of his existence to develop his means of transportation starting with simple means such as wood boards floating on water. Later on, man started to use boats, ships rafts and 'guffas' (round boats) in water transportation.

As for land transportation, man used animals including asses, oxen, mules and camels, in addition to his invention of the wheel which paved the way for making chariots which man used as a means of transportation. By the passing of time, man managed in recent times to invent very developed transportation means such as locomotives, cars and then aeroplanes, in addition to the rocket-propelled systems which took man to the outer space. Man's efforts are continuous in order to develop these. Thus, man realized through the ages that his welfare is closely linked with developing means of transportation and attaching importance to them.

All the above have been the motivation for choosing the subject of this thesis for it is one of the important issues in archaeological studies and investigations in ancient history. Our choice is also due to the fact that most topics in this field researches have dealt with have been restricted to specific aspects that have not been dealt with deeply and in detail as far as the quality, uses and development of means of transportation in ancient Iraq are concerned, be they river or land means.

This thesis falls into four chapters. Chapter One is divided into three main topics. The first involves an overall survey of the topography of ancient Iraq, and discusses the aspects natural environment and the circumstances influencing them. It also talks about the Tigris and Euphrates rivers, in addition to the commercial position of Iraq in relation to neighboring countries. The second topic is devoted to studying routes and ways which are important for facilitating the movement of trade and transportation in ancient Iraq. As for the third topic, it tackles the importance of river and land means of transportation and their influence on the life of ancient Iraqis.

Chapter Two discusses each means of land transportation separately. It deals with their names and origin in ancient Iraq depending on archaeological remains, as well as their uses in the different aspects of life at that time.

Chapter Three studies the river means of transportation where each means is discussed separately. It tackles the names of such means and their origin in ancient Iraq depending on the archaeological remains. It also shows that importance of using each river means of transportation in peace and war.

Chapter Four deals with the fares and freights paid for using means of transportation in the light of ancient Iraqi laws and codes.

This subject is divided into two parts: the first deals with the fares of land means of transportation while the second tackles freights paid for river means. In this connection, the researcher has depended on ancient Iraqi laws like Lipit Astarte Laws, the laws of Hamurrabi and Ishnoona and some texts of contracts and messages which are closely linked with means of transportation.

MEANS OF TRANSPORTATION
IN ANCIENT IRAQ

A Thesis
Submitted

By

YASIR HASHIM HUSSEIN ALI AL-HAMDANI

To

the council of College of Arts University

of Mosul In partial fulfillment of the

requirements for the M.A

In

Ancient History

Supervised by

Assist. Prof.

DR. HUSSEIN THAHIR HMOOD

2002A.D **1423A.H**